(Ingresan a Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, el señor Subsecretario y sus asesores)

SEÑOR PRESIDENTE.- Contamos con la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, el señor Subsecretario y sus asesores para continuar con la consideración del Inciso 10.

A tales efectos damos la palabra al señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Si mal no recuerdo, en la última reunión estábamos dando inicio al artículo 177 que refiere al transporte acuático en servicios internacionales o regionales.

Este texto modificativo pretende flexibilizar las condiciones o requisitos empresariales para dedicarse a la actividad del transporte acuático en servicios internacionales o regionales, procurando hacer atractiva la actividad para la inversión extranjera. Este es uno de los aspectos que hace a la titularidad. Habría otros que hacen a otras condiciones del sistema – algunos los veremos en los siguientes artículos- donde tratamos de fomentar el desarrollo de la marina mercante, así como facilitar las condiciones de acceso.

Considerando que se requiere una fuerte inversión económica para la adquisición o explotación comercial de un buque que va a ser destinado a una explotación que conlleva riesgos y en un mercado fuertemente competitivo, se procura reducir en lo posible exigencias que pueden constituir obstáculos para el establecimiento o radicación de capitales. Por tal motivo, en caso de empresas bajo la forma de sociedades anónimas, se elimina el requisito de titularidad del 51% de las acciones con carácter nominativo en manos de ciudadanos naturales o legales uruguayos, lo que en definitiva se podría lograr a través de una figura intermedia. Sólo se exige el domicilio en el territorio nacional, el control y dirección empresarial en manos de ciudadanos naturales o legales uruguayos, representante acreditado con domicilio en el territorio nacional y estar al día en las obligaciones sociales y tributarias correspondientes a buques armados por ella o de su propiedad.

Diferente es la situación de las empresas que van a realizar servicios de cabotaje o a cumplirse estrictamente dentro del territorio nacional. En este caso, se mantienen los requisitos que se venían exigiendo y para el caso de las empresas anónimas, deberán acreditar que, como mínimo, el 51 % de esas acciones son nominativas y sus titulares son ciudadanos naturales o legales uruguayos con domicilio en la República. Se explica lo expuesto porque el cabotaje nacional está especialmente protegido y tiene beneficios operativos particulares. En todos los casos será necesaria la inscripción en el Registro Público de Propietarios y Armadores. El fomento a la instalación de empresas para dedicarse a este sector de actividad también trae aparejado oportunidades laborales.

Todo esto corresponde a este artículo que viene asociado con lo siguiente.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Aprovechando la oportunidad para saludar al señor Ministro, quiero señalar que a mi juicio esta modificación es de tremenda importancia en lo que hace a la Ley de Fomento de la Marina Mercante Nacional, que también lo es.

Según creo había dos tipos de sociedades anónimas de carácter nominativo: las que estaban vinculadas al agro –que fueron derogadas en la Ley de Urgencia- y estas, es decir, las empresas vinculadas al comercio marítimo. Discrepo con la medida porque este requisito se vincula, por quienes hicieron originalmente la ley, a los beneficios que ésta otorga a los buques de bandera nacional, como ser: exoneración de derechos consulares y de todo tributo para la importación de buques; exoneración de todo tributo para la importación de partes, equipos, repuestos, combustibles y lubricantes necesarios a su explotación; exoneración de todo tributo que grave los actos de enajenación del buque o la constitución de garantías y la inscripción de los mismos; exoneración al Impuesto al Valor Agregado que grave los fletes realizados por ellos; exclusión del valor fiscal del buque para la liquidación del Impuesto al Patrimonio, las construcciones o reparaciones realizadas en astilleros y talleres navales instalados en el país gozarán de todas las exoneraciones y beneficios que por aportaciones sociales, impuestos, tratamientos crediticios, etcétera, correspondan a estos astilleros; adjudicación de préstamos del Fondo de Fomento de la Marina Mercante para construcción de buques y reparaciones mayores, para renovación, transformación y modernización de unidades, para la adquisición de nuevas unidades y posibilidad de acceder a préstamos especiales otorgados por el Banco de la República.

El sentido de exigir la constancia de que la mayoría de los accionistas eran ciudadanos naturales, era para aprovechar estos beneficios de fomento de la marina mercante. La pregunta que le quiero hacer al señor Ministro es cuál es el motivo de introducir este artículo de tanta envergadura -que a mi juicio ameritaría un mayor debate- junto con lo siguientes vinculados al mismo tema en este proyecto de Ley de Presupuesto. Me pregunto si esto no hubiera ameritado o necesitado un debate más amplio, tranquilo y profundo, pues estamos modificando aspectos sustantivos que hacen a la soberanía nacional, al fomento de una industria, etcétera.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación al planteamiento del señor Senador diría que acá, el tema de fondo es determinar qué sucede con la Marina Mercante Nacional.

Hoy, la Marina Mercante nacional –llamémosla de ultramar o fuera del cabotaje- no existe. Por lo tanto, por más que tenemos la Ley Nº 14.650 y las correspondientes a las que ella hace referencia, está claro que hoy ningún barco trabaja bajo la bandera uruguaya. En consecuencia, me parece que lo que afecta la soberanía nacional no es el hecho de si las acciones son nominativas o no, cosa que no escapará a la percepción del señor Senador es un elemento bastante fácil de cumplir, porque alcanza con poner las acciones a nombre de un ciudadano local, para cumplir con la formalidad de que las acciones nominativas estén en manos de un ciudadano natural o legal uruguayo. O sea, que el hecho de poder hacerle trampas a la ley está muy claro y además se trata de algo bastante sencillo.

Lo que buscamos aquí es que, antes que nada, no haya necesidad de hacerle trampas a la ley, desde el momento en que los integrantes de las sociedades anónimas puedan venir de cualquier parte y de que gocen de esos derechos que, en definitiva, van a

permitir que las tripulaciones estén, entre otras cosas, bajo la legislación uruguaya. ¿Qué está pasando hoy? A pesar de tener una Ley de Marina Mercante bastante flexible y beneficiosa –como recién lo mencionaba el señor Senador- la realidad es que no tenemos los barcos. Por lo tanto, la gente va a trabajar bajo otras banderas que resultan más beneficiosas. De esta manera, las tripulaciones uruguayas terminan trabajando sujetas a las reglas laborales, por ejemplo, de Liberia, de Chipre, de Panamá, etcétera. En consecuencia, me parece bastante más razonable que tengamos un sistema todavía más flexible y favorable, porque evidentemente el que tenemos no es suficiente, dado que no hemos logrado desarrollar una flota mercante, inclusive en la situación actual, con algunos mercados donde Uruguay tendría derecho a ciertas "reservas" provenientes de los acuerdos bilaterales.

Por lo tanto, aquí aspiramos a algo muy sencillo; fundamentalmente, para regularizar una situación porque, de lo contrario, vamos a obligar a aquél que esté interesado, a hacer algo fuera de la normativa legal. En consecuencia, lo que estamos haciendo es habilitándolo y me parece que es un aporte.

Si el señor Senador me pregunta si con esto vamos a resolver el tema de la Marina Mercante nacional, le tengo que decir que no, que se trata de un elemento más, que ayuda, como lo son los elementos que vamos a ver en los artículos siguientes, que tampoco resuelven los problemas, sino que ayudan.

Seguramente, habría otras normas de carácter laboral y previsional que serían las que más ayudarían, pero que no son materia de una Ley de Presupuesto. Creo que esta es la dimensión del artículo, que parece muy largo pero que en realidad lo que hace es sustituir un texto, el de la Ley Nº 14.650. La primera parte es coincidente con el literal A) y con el literal B). A continuación decía: "1) Que la mitad más uno de los socios esté integrada por ciudadanos naturales o legales uruguayos, domiciliados en la República." Ahora, se dice: "...su domicilio social en el territorio nacional". O sea, que la empresa debe estar domiciliada en la República. El numeral 2) decía: "2) Por constancia contable y notarial, que la mayoría de las acciones, representativa por lo menos del 51% (cincuenta y uno por ciento) de los votos computables, esté formada por acciones nominativas, de propiedad de ciudadanos naturales o legales uruguayos." Eso también es lo que se ha sustituido. Sin embargo, en el numeral 3) dice: "3) Que el control y dirección de la empresa son ejercidos por ciudadanos naturales o legales uruguayos", lo que tal vez es mucho más importante. ¿Qué es más importante? ¿Que el accionista sea ciudadano uruguayo o que el control y dirección de la empresa sea hecho por ciudadanos uruguayos? Me parece que es una norma que ayuda. Insisto en que no creo que vaya a resolver el tema de la Marina Mercante, pero colabora.

Los artículos 178, 179 y 180 hacen a un concepto que es el de la facilidad para que los buques ingresen y salgan de la bandera uruguaya. Esto favorece el desarrollo de actividades, por ejemplo, experimentales. No se obliga a la persona a traer un barco en forma definitiva y tras un largo proceso, sino que puede traerlo para probar cómo le va. La otra parte que se ve beneficiada por estos tres artículos está constituida por las actividades zafrales, es decir, las que tienen un determinado momento de desarrollo, por ejemplo, la turística o se refieren a cierto tipo de producción, por ejemplo, la soja o eventualmente el arroz. Así, el buque podría incorporarse a nuestra bandera, cesando provisoriamente en la bandera de origen, enarbolando la nuestra, para luego realizar el proceso en forma inversa. De la misma forma, los buques que tienen bandera uruguaya, tienen la posibilidad de salir al exterior. Por ejemplo, un buque turístico, que cruza el Río de la Plata, en la temporada de verano podría salir a trabajar en un mercado de contratemporada.

Entonces, se busca promover el ingreso a la bandera nacional, facilitando la adquisición de las naves y dando flexibilidad para el ingreso a la matrícula, en concordancia con las prácticas actuales en la materia, lo que se traduce en oportunidades de competitividad.

En principio, se mantiene el texto legal sobre abanderamiento según la Ley Nº 16.387, de junio de 1993, a la que se propone introducir estos ajustes o ampliaciones que modifican el texto de los artículos 5 y 8 de la misma, en lo referente al ingreso provisorio a la matrícula nacional de los buques arrendados a casco desnudo por armadores nacionales, cuando esas unidades tengan suspendida en forma provisoria su bandera de origen.

Por su parte, se ingresa en el Capítulo III, del cese de Bandera, la figura del egreso provisorio de la matrícula nacional de aquellos buques nacionales arrendados, a casco desnudo, a armadores extranjeros a los cuales se les cesa provisoriamente en la bandera nacional para tomar otro pabellón, lo que hoy se encuentra reglamentado por el Decreto Nº 411/96, pero que no tiene sustento legal.

En definitiva, las modificaciones legales que se proponen, promueven, flexibilizan a través de mecanismos modernos, el ingreso a la bandera nacional.

No quiero dejar de mencionar que esto está referido al caso de los buques que hacen transporte de carga y de pasajeros, y no a los de los que se llaman tráficos autorizados, por ejemplo, todos los vinculados a los servicios que se prestan a las naves. Estamos hablando de remolques, de lanchas de asistencia, que la Ley de Puertos los transformó en prestadores de servicios portuarios. A partir de ese proceso era razonable que no pudiera entrar una competencia en condiciones más favorables que las que tuvieron esas empresas cuando hicieron sus inversiones en materia de remolcadores, lanchas, equipamiento, etcétera.

Por lo tanto, creo que se trata de facilitar el egreso y el ingreso -lo cual creo que es bueno para ambos lados- y, al mismo tiempo, contempla la situación de algunas pequeñas inversiones de naves de apoyo que están, fundamentalmente, vinculadas a los tráficos autorizados.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Quiero referirme a este tema que, a mi juicio, está vinculado al anterior. Desde ya aclaro que no se me escapa para nada que es fácil burlar la norma de que el 51% de las acciones esté en manos de ciudadanos legales o naturales uruguayos; es más, sospecho que eso ya se practica, pero tiene que ver con las normas que definen qué es un delito y autorizan, en todo caso, a averiguar si se la está violando. Entonces, si la derogamos queda habilitada la posibilidad de hacer eso.

Nuestra marina mercante existe y hoy está compuesta, fundamentalmente, por los "ferrys". Se trata de una importante marina mercante que transporta pasajeros, en particular, en el verano, nada menos que entre ambas márgenes del Plata, entre la ciudad de Buenos Aires y Uruguay. Transporta millones de pasajeros; es una pingüe empresa, que da mucha ganancia. Es la empresa más caracterizadamente zafral; no lo son la soja ni los granos. Es ésta, que obviamente trabaja más en verano que en el invierno, y a la que le conviene tener sus "ferrys" aquí en el verano y trasladarlos al hemisferio norte cuando allá es verano y acá invierno. Se

puede pensar, inclusive, que esa empresa tiene hoy el monopolio privado del transporte de pasajeros, cosa que no podría ocurrir de acuerdo a la ley de embanderamiento, ya que si hay una empresa argentina y otra uruguaya, una tiene por lo menos el 50% de derecho a la reserva de carga. Pero si ambas son del mismo dueño, aunque sus banderas sean diferentes, tienen el monopolio. Por lo tanto, pueden establecer los precios de transporte de pasajeros, de vehículos y también de alguna carga, a capricho.

De modo que no es remoto pensar que estos artículos tienen un nombre muy concreto, puesto que van a beneficiar en lo inmediato a una empresa que, además, explota líneas en la Florida, Palmas de Mallorca, e inclusive, en Tasmania, Australia. Estoy hablando de una empresa que figura como argentina o como uruguaya, según de cuál de las dos estemos hablando –supongo que las dos son de la misma empresa- y que, en realidad, pertenece a una gran multinacional radicada en el extranjero. Hoy, para poder traer esos "ferrys", ya sea en venta o en arrendamiento, esa empresa multinacional dueña de los "ferrys" tiene que realizar las maniobras a que se ha referido el señor Ministro. Ahora bien, luego de aprobado esto, ya no necesitará hacerlo, puesto que la sociedad anónima puede ser perfectamente extranjera. Lo mismo ocurre cuando hay que arrendar esos buques a quienes la representen aquí.

Como puede verse, ingresaríamos a una polémica muy delicada y profunda si entráramos a discutir esto que mete mano en una ley de suma importancia para nuestro país, como lo es la de la Marina Mercante, que tiene muchísimas aristas. Puede ser muy interesante ese debate parlamentario; inclusive, los argumentos que ha esgrimido el señor Ministro pueden ser de recibo en algunos casos, pero no parecería ser el Presupuesto Nacional, ni esta la oportunidad en la que contemos con el tiempo suficiente y con la posibilidad de profundizar, como corresponde, en este tema.

En consecuencia, reitero mi pregunta en el sentido de si no hubiera sido conveniente desglosar todo esto y discutirlo en la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado o de la Cámara de Representantes, en el marco de un proyecto modificativo en lugar de hacerlo en una Ley de Presupuesto.

SEÑOR MINISTRO.- Podría haber sido otra alternativa, pero lo que han recibido los señores Senadores es un proyecto de plan quinquenal dentro del cual identificamos algunos elementos que son los que requieren de habilitación legal. Por lo tanto, nos parecía conveniente que en una Ley de Presupuesto, en donde presentamos ese plan quinquenal, estuvieran contenidos aquellos artículos vinculados con las políticas o las acciones que se mencionan en el propio documento. De allí el planteo en la Ley de Presupuesto.

Por otra parte, quiero decir al señor Senador Fernández Huidobro que le podría hacer exactamente la argumentación contraria a la que él sostiene. Parecería que el señor Senador Fernández Huidobro ha interpretado que la norma que estamos incorporando es para el beneficio de una determinada empresa. Entonces, le diría que si bien representa un beneficio para esa determinada empresa, también implica un riesgo para ella, porque de la misma forma que puede egresar un barco de bandera uruguaya para irse a trabajar en contratemporada a otro lado, puede ingresar un barco desde otro lugar para trabajar en la bandera uruguaya.

Este es un tema particularmente importante, porque habilitaría a que alguna de las nueve empresas que hoy cruzan el Río de la Plata –algunas de porte menor- pudiera eventualmente traer unidades para operar aquí.

Hay otra situación que me preocupa más y que más avala el ingreso provisorio de la bandera. El transporte de pasajeros fluvial no es un servicio público. Por lo tanto, si mañana tuviéramos un problema con el cruce de pasajeros, el Estado, no podría tomar determinadas medidas que sí puede adoptar cuando se trata de un servicio público. En consecuencia, si la empresa que hoy cruza 2:000.000 de pasajeros tuviera una dificultad, nos quedaríamos sin tener manera de cruzar esa cantidad de gente. Parece bastante importante desde el punto de vista de la defensa de todas nuestras actividades relacionadas con el turismo, tener la puerta abierta a un mercadismo expedito para que otra empresa o buques que provengan de otros mercados, puedan ingresar a suplir una eventual falencia del actual prestador del servicio.

Quiere decir que esta norma, al mismo tiempo que favorece la racionalidad operativa de los buques que hoy están en la empresa, también representa una amenaza, porque habilita una situación que podría ser de competencia para ella. Por lo tanto, esta norma pretende dar un instrumento de facilidad de ingreso y de egreso a la bandera nacional que, de lo contrario, sería muy difícil lograr, particularmente en tiempos de zafra porque están relacionados con reacciones rápidas frente a acontecimientos que sobrevienen.

En consecuencia, al contrario de lo que interpretaba el señor Senador, en una parte coincido en que es un elemento que se facilita a la empresa, que hoy día está regido por un decreto y creemos que es mejor que tenga una base legal. Además, no hay ninguna ley que lo prohiba.

En resumidas cuentas, las tres normas tienen un aporte razonable y están asentadas en un principio de reciprocidad: acepto obtener un determinado beneficio, pero también corro un riesgo de tener eventualmente algún perjuicio. Seguramente, el que está en el mercado está muy bien posicionado y será muy difícil que alguien pueda introducirse en dicho mercado. De todos modos, es importante tener la puerta abierta para habilitar una situación de este tipo en caso de que fuera necesario.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- A mi criterio estamos incursionando en un debate que sería lindo poder abordar con mayor tranquilidad sin robarle tiempo a los señores Senadores que estén interesados en otros asuntos**.**

Creo no exagerar si para denominar a estos artículos utilizo una expresión poética y metafórica como "la ley Buquebús", ya que esta parte del presupuesto abre un paréntesis dentro de todo el proyecto de ley. Esta empresa tiene hoy instaladas sus oficinas centrales en España y explota "ferrys" –ya sea con ese nombre o con otro- en varios confines del planeta, tanto del hemisferio norte como del sur. El riesgo que menciona el señor Ministro alude a permitir que cualquier sociedad anónima extranjera pueda embanderarse con nuestro pabellón y, por lo tanto, transportar pasajeros, así como tener la reserva de carga correspondiente entre ambas márgenes del Río de la Plata, entre la costa uruguaya y la argentina. Del mismo modo en que el señor Ministro señalaba que es fácil violar la ley y hacer figurar como dueños de una sociedad anónima a personas uruguayas aunque no lo sean –acá tenemos escritorios ultraespecializados en hacer eso a nivel mundial; además son famosos- no podemos olvidar, volviendo a la poesía, que el nombre más adecuado para estos artículos sería la "ley Caterpillar", que es la empresa dueña de todo y que ya se encuentra monopolizando este tránsito. Se trata de una empresa multinacional, la más poderosa del mundo en materia de fabricación y explotación de "ferrys", contra la cual nadie podrá competir, o muy pocos, en todo caso, dos o tres del mismo tamaño

con las que se reparten los "ferrys" de todo el planeta. Seguramente se instalará un monopolio privado, que ya lo está pero ahora estará "remachadamente" instalado.

Esa es mi opinión, pero me parece que el tema ameritaría un debate de mayor enjundia porque esto tiene que ver, precisamente, con la ley de prestación de nuestra marina mercante que por algo los sabios Legisladores la crearon hace unos años –obviamente no pertenecían a mi partido ni a mi corriente de pensamiento- para no correr el riesgo de que sucedan estas cosas. Es muy peligroso para nuestro país que el monopolio del transporte de pasajeros entre ambas márgenes del Río de la Plata mañana pueda tenerlo una empresa extranjera de altísimo porte. Con esto devuelvo el argumento al señor Ministro, que preguntaba qué nos pasaría en caso de que esa empresa tenga conflictos a nivel mundial o que decida no seguir. En ese caso, ¿qué fuerza de presión tendrá sobre todos nosotros?

SEÑOR RUBIO.- En realidad, como este proyecto de ley de Presupuesto es muy largo y el doctor Batlle se ha encargado de hacerlo un poco más largo todavía, no he podido estudiar en profundidad todas sus partes. Por ello no advertí que este tema estaba planteado. La pregunta que voy a formular está un poco en la tapa del libro, por lo que pido excusas al señor Ministro por lo elemental que es.

Me pareció entender que en torno a la legislación de promoción de nuestra marina mercante, existe un vínculo entre la naturaleza de la entidad jurídica -es decir de la propiedad, ya sea por parte de personas físicas o jurídicas que debían tener una mayoría en el caso de las sociedades de carácter nacional- o sea, de las entidades que son las dueñas, y los barcos y las banderas. ¿Qué sucede ahora? ¿Se desvinculan? O sea, ¿mediante este sistema los propietarios pueden tener otros asientos desde el punto de vista del marco institucional y, a su vez, las banderas y los barcos se desvinculan porque, por ejemplo, un casco de otro origen puede usar nuestra bandera transitoriamente y a la inversa? Eso fue lo que me pareció entender. ¿En ese caso, seguiría vigente la legislación de promoción? ¿En qué medida puede resultar o no beneficiado el titular de este tipo de emprendimientos que no sea nacional? Por la vía de la desgravación, ¿podríamos estar favoreciendo otros intereses? ¿O esto está previsto y no se daría esa alternativa?

SEÑOR MINISTRO.- Seguramente, toda la normativa que hay hoy en día asocia esos elementos, y esta no es la excepción. Lo que dice es que no requiere las acciones nominativas, de acuerdo con lo que ya vimos. Quiere decir que lo que le sacamos es el nombre. Insisto en que lo que se buscaba era un testaferro para poner todo a nombre de él y cumplir con la norma. Además, se acaban las sospechas a las que se hacía referencia. Si uno ve que es tan sencillo escaparse de lo que dice la norma, me parece que sería razonable regularizar la situación y exigir otros requisitos, como el de que el control empresario esté efectivamente ejercido por uruguayos. Me refiero a los gerentes, al personal jerárquico, los representantes, a los domicilios acreditados, en fin, todos los elementos que hacen al tema nacional.

Si me preguntan si este otro bloque va a resolver el tema de la marina mercante, tendría que decir que no, pero va a ayudar. Un ejemplo es que puede ayudar a que los que están se vayan, porque debe pensarse que si una flota en época de temporada tiene siete u ocho buques, fuera de ella no tiene sentido que los tenga. En ese caso sería un beneficio porque podrían ir a trabajar a otro lugar donde se los autorice. Tampoco puede presentarse en otro mercado y empezar a trabajar al día siguiente, porque allí también debe estar autorizado. Es bastante razonable pensar en una actividad zafral, puesto que hay barcos ociosos cuyo desplazamiento es sumamente rápido, ya que para ir desde el Río de la Plata al Caribe o al Atlántico demoran dos o tres días.

Por lo tanto, me parece que este elemento, por un lado, ayuda a las empresas –lo cual no me parece malo- y, por otro, permite que otras incursionen en ese rubro. Pensemos, por ejemplo, en alguien que quiera hacer alguna experiencia en el transporte del azúcar desde el Mato Grosso a Paysandú. Actualmente, ese servicio lo cumplen barcazas de otra nacionalidad. Pero el mercado está ahí y, por lo tanto, puede aspirar a participar de él. Va a tener que hacer la experiencia. Entonces, ¿qué le pedimos? ¿Qué traiga una barcaza, que se establezca, ponga la bandera, etcétera? Pero si luego de probar, la experiencia no resulta exitosa, va a tener que superar muchos problemas para salir de la bandera. Por eso, nadie va a querer entrar en la bandera, porque salir de ella es muy complicado, implica un problema real.

De manera que, si estamos pensando –es el programa que presentamos para estos cinco años- en un Uruguay que venda servicios a la región, particularmente en el área del transporte –que es competencia de nuestra Cartera- no debemos poner las fronteras del resto de la región ni del mundo en el borde de nuestros muelles. Si no tomamos medidas para que podamos participar de alguna forma, estaríamos restringiendo –si pensamos que un 10 % del valor de las exportaciones corresponde a flete-cercenando la posibilidad de que nuestras exportaciones crezcan un 10 %, aunque nunca se llegue a ese porcentaje porque, seguramente, será muy difícil competir en ese mercado. Pero mucho más lo será si ponemos dificultades para que puedan ingresar y salir.

Entonces, habría una especie de paridad entre el beneficio del egreso de la bandera que ya existe –por un decreto, porque no hay ley en ese sentido- es decir, que ya posee "Buquebús" –de manera que lo único que estamos haciendo es darle una referencia legal- y la posibilidad de que puedan competir otros buques en el mismo mercado. La verdad es que, desde el punto de vista de la empresa, no correspondería el nombre que manejó el señor Senador. Sería más apropiado ponerle el nombre inverso, o sea, "Buquebús a la menos uno" o "Antibuquebús". Pero creo que no debemos legislar por "Buquebús" o "Antibuquebús", sino en función de si es bueno o malo para el país. Me parece razonable que una empresa pueda enviar y traer sus buques hacia y desde el exterior. Seguramente, aspiraríamos a que pudiéramos fabricarlos nosotros. Pero la realidad es que no lo hacemos, no los embanderamos, ni los explotamos. Los uruguayos que tienen vocación por el mar actualmente están trabajando bajo régimen de otra bandera.

SEÑOR GARGANO.- Deseo indicar que estoy siguiendo con mucha atención la exposición que se está realizando. Escuché al señor Ministro referirse a dos o tres temas que, a mi juicio, darían mérito para una aclaración.

Ha dicho que esta empresa ya goza de los beneficios del embanderamiento nacional, por decreto, y que es mejor darle una base legal. Entonces, ¿en función de que base legal se dictó el decreto?

Luego de escuchar al señor Senador Fernández Huidobro, estuve leyendo acerca de los beneficios que adicionalmente se otorgan como consecuencia del embanderamiento -es decir, el Impuesto al Patrimonio, la importación libre, etcétera- a la empresa que, hoy por hoy, tiene nombre y apellido. Pero pensemos, por ejemplo, que en un futuro haya 8 empresas distintas con el mismo porte. En

ese caso, no tendrían gente a trasladar porque no habría tanto mercado. En realidad, sólo lo hay para una empresa. Ya hay beneficios que son muy importantes.

Comenté en el Senado que en una oportunidad, cuando esta empresa empezó a trabajar, viajé a Buenos Aires y allí me cobraron una "tasa de embarque". Entonces, dije: "Aquí no se paga 'tasa de embarque'". Pedí un recibo, que me dieron, y que aún conservo. Tuve que pagar U$S 8 por la "tasa de embarque" en el puerto de Buenos Aires. Al mes y medio de que ocurriera esto, se suspendió dicho cobro. Cuando pedí explicaciones me dijeron que ese espacio físico donde embarcábamos no era estatal, sino privado. Por eso, la empresa dueña del lugar cobraba esa tasa. Además, también es propietaria del lugar donde aquí se embarca la gente, es decir, ese galpón inmenso, y también del atracadero.

Ahora, la "tasa de embarque" –me indican que no con la cabeza, por lo que vamos a tener que explicarlo- tal como se indica en la publicidad –esto no se podrá desmentir porque se puede probar mediante los recortes escritos que he conservado y, además, está en los "spots" televisivos- está incluida en el pasaje. De manera que la siguen cobrando.

Hice un cálculo muy elemental. El señor Ministro habló de dos millones de pasajeros –supongo que al año- y si multiplicamos U$S 8 por persona, obtenemos U$S 16:000.000. Esta cifra es suficiente para pagar no sólo la prestación de todo el servicio del personal, del combustible y demás, sino hasta el "leasing" de los transportes que utiliza. A esto hay que agregar lo que se percibe por concepto de "free shop". ¡Es un negocio de fábula! No tengo nada en contra de que las empresas privadas presten servicios buenos. Debo reconocer que el que brinda esta empresa es muy bueno, se viaja rápido, en especial, para quienes vivimos en el centro de Montevideo, ya que podemos ir en ómnibus hasta la terminal y luego embarcar. Quienes viven en Carrasco, deberán gastar en el transporte.

A mi juicio, el mercado no se abre de esta manera. ¿Qué empresa va a traer un buque de este tipo para competir con los cinco o seis catamaranes que tenemos actualmente? Nos parecería muy raro. Este no es un mercado abierto. Por supuesto que no van a cobrar la mitad durante tres años para quedarse con una parte del mercado.

Simplemente, quería hacer estas reflexiones. Aclaro que me interesa, en especial saber cuál es la base legal relativa al decreto mencionado.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Quisiera recordar que esta empresa también disfruta del Puerto de Piriápolis, que fue construido a un alto costo –creo que algo más de U$S 20:000.000- para servir como amarradero de naves deportivas. Luego, se le concedió el uso al hidroavión de "Buquebús", por lo que fue necesario eliminar una enorme cantidad de amarras. Debemos imaginar lo que debe ser ese hidroavión operando en el puerto, más la terminal de pasajeros. Quiero llamar la atención sobre los "free shop" que tiene a bordo, más las terminales y concesiones de estacionamiento privado en el Puerto de Montevideo.

Además, hay que tener en cuenta todas las demás ventajas que tienen -que ya reseñé para toda la Marina Mercante de bandera nacional- los buques que enarbolan nuestro pabellón.

Cuesta creer que tengamos una empresa multinacional porque, repito, la sede central de "Buquebús" está en Madrid, España. Los uruguayos tendríamos una gran empresa que compite a nivel mundial en Kay Biscayne, en la Florida, en Palma de Mallorca, Barcelona, Tasmania o Sydney. Realmente, es admirable. Pienso que eso no es así. Me he exprimido la cabeza pensando en cómo hará –porque creo que es razonable lo que dice el señor Ministro- una empresa que transporta pasajeros y utiliza "ferrys" a Colonia, Montevideo, Piriápolis, etcétera. Obviamente, le van a sobrar buques en baja temporada. Es razonable pensar que debe existir una legislación en ese sentido, que debería ser estudiada cuidadosamente y contemplara esas características. De nuestra Marina Mercante, es la parte más importante. Ninguna empresa multinacional va a apetecer el derecho a reserva de carga que confiere el pabellón nacional de un país como Uruguay, porque el volumen de otro tipo de cargas generales no es tan grande como para pelear por ello. Sin embargo, es muy interesante para una empresa internacional de "ferrys" y deben apetecerlo, porque deben ser muy pocos los que transporten dos millones de pasajeros. Ese sí que es un pingüe negocio, una mercadería importante que transporte la Marina Mercante uruguaya. Repito que, si eso no se ha derogado, todo buque que enarbola nuestro pabellón tiene el derecho a transportar el 50% de reserva de carga que está disponible. Aun cuando una empresa que enarbolara un pabellón extranjero viniera a competir acá, el 50% lo tendrían la empresa argentina y el otro 50% la uruguaya, o las empresas argentinas y uruguayas, porque la Argentina tendría la reserva de carga del otro 50%. Pero si las dos pertenecen a la misma gente, violando normas en el vecino país y en el nuestro –a las que ha hecho referencia el señor Ministro- pueden hacer figurar en forma ficta que los dueños de las sociedades anónimas son ciudadanos argentinos en un caso y uruguayos en el otro, y apoderarse de un monopolio sustantivo y de las ventajas del apoyo al desarrollo de la Marina Mercante a través de exenciones impositivas que ya hemos señalado.

No cuesta mucho imaginarse –tengo una fortísima sospecha- que, en realidad, esa empresa, con las distintas marcas comerciales que utiliza, es una sola y que no es la que nosotros creemos. Repito: creo que se llama Caterpillar.

Reitero que me he exprimido el cerebro pensando en cómo harían, de acuerdo con las actuales normas vigentes, para trasladar los "ferrys" y cambiarles de bandera cuando acá es invierno y allá verano. Es más; me acabo de enterar que existe un decreto que permite hacerlo. En ese sentido, quisiera saber a qué decreto se refiere el señor Ministro y con base en qué legalidad fue dictado, que permite arrendar o desembanderar un barco y trasladarlo, seis meses para un lado y seis para otro. Obviamente, para actuar en España es muy probable que ese "ferry

" se embandere con bandera española y, si es mandado a Kay Biscayne, con bandera de los Estados Unidos o de las Islas Vírgenes.

SEÑOR MINISTRO.- Me parece que nos estamos desviando del tema. De todas formas, haremos llegar a los señores Senadores la base legal en la que se amparó el dictado del Decreto Nº 411 del 96.

Quiero precisar que las terminales y las tasas de embarque son concesiones. Estas se cobran por distintos conceptos en Argentina y en Uruguay. En el caso de nuestro país, la empresa es un agente de retención que vierte el cobro de la tasa de embarque a la Administración Nacional de Puertos. O sea que, lejos de ser un elemento más de ingreso de la empresa, lo es de la Administración Nacional de Puertos.

En el Puerto de Piriápolis las inversiones de terminales también fueron realizadas por la propia empresa, de la misma forma que en el caso de Montevideo.

Por último –porque me parece que no debemos dejar pasar por alto ciertas cosas- quiero decir que no existe un monopolio. Lo habría, si estuviera cerrado el libre acceso, pero acá no es así porque cualquier empresa que quiera hacer el tráfico puede hacerlo, si cumple con los requisitos establecidos. Además, hay más de una empresa, aunque el señor Senador pueda pensar que ellas puedan estar vinculadas a algún grupo de interés. Por otra parte, no puede haber monopolio desde el momento en que compiten con otro modo de transporte, en donde existen otras empresas de distintas banderas que hacen el mismo tráfico. Asimismo, para que haya monopolio, fundamentalmente el que podríamos llamar "monopolio malo", tiene que darse la renta monopólica; si no la hay, no existen sus elementos negativos. Está claro que la política de precios ha permitido mantener los precios bajos. O sea, el cruce fluvial ha significado un elemento de control de los precios de los otros modos de transporte. Entonces, lejos de pensar que esa situación de única prestadora lleva a mayores precios, yo diría que ha logrado que éstos sean menores en el transporte aéreo. Por lo tanto, me parece que no existe esa renta monopólica. Creo que está muy claro, basta con haber comprado un pasaje y saber cuánto vale.

Debo agregar que es un tema bastante complejo, porque actualmente el nivel de prestación de servicios es particularmente bueno. Seguramente, todas estas situaciones coyunturales que se han vivido en estos últimos meses, por efecto de la variación de los precios del petróleo, deberían haber determinado una suba muy importante de tarifas, pero esto no se ha dado. Digo esto, en virtud de que cada uno de los motores de ese avión tiene 7.200 kilovatios y el consumo es de alrededor de 5.000 ó 6.000 litros de gasoil por hora.

Por lo tanto, creo que todas esas situaciones a las que se hace referencia, no son tales. Pienso que el sentido está en lo que expusimos: facilidades para el ingreso y egreso, teniendo en cuenta la protección de aquellos prestadores de servicio.

Como decía, la conversación ha resultado muy interesante, pero creo que derivó por canales distintos. Considero que el tema de la norma es otro.

SEÑOR RUBIO.- Quisiera saber qué beneficios y qué obligaciones genera, desde el punto de vista económico, el uso transitorio de nuestra bandera. Digo esto, más allá de lo que pueda significar el giro del negocio para el transporte de mercancías, de productos o de personas, que se pueda realizar.

Creí entender que, en el marco de las leyes de fomento de la Marina Mercante y del uso de nuestra bandera, había un conjunto de ventajas desde el punto de vista impositivo o afines.

Reitero: ¿se mantiene esa eventualidad en el caso del uso transitorio de nuestra bandera?

SEÑOR MINISTRO.- No es la misma situación. Cuando se trae un buque arrendado es distinto, porque hay una cantidad de elementos de fomento que no se dan. Todos los elementos que están vinculados, desde la construcción para adelante, no se dan. En algunos casos, existen en cuanto a algunos beneficios relacionados con la parte operativa.

La ventaja es a la que hoy hacía mención. Sé que hay un mercado que está demandando o que es potencial, y quiero venir a probar dentro del mismo, ¿qué es lo que puedo venir a hacer, como forma más sencilla? Arrendar un barco, utilizarlo y ver cómo me va en el negocio. Para ello necesito tener un ingreso provisorio y la bandera. Si me va bien, tal vez plantearé la permanencia definitiva –y, por eso, se establecen determinados plazos- si me va mal, cancelaré la iniciativa y devolveré el barco a su lugar de origen, reembanderándolo, para que pueda seguir trabajando.

Me parece que es un elemento importante al momento de tomar decisiones empresariales; creo que es un concepto significativo.

Por otro lado, supongamos que tengo una empresa que tiene una determinada capacidad, que ya estoy trabajando en el mercado y que éste comienza a aumentar. Quizás sea el momento de tomar la decisión empresarial de realizar una nueva inversión, por ejemplo, comprando un segundo buque. Esta es una decisión que me lleva alrededor de seis años y, entonces, es razonable que en ese lapso yo pueda hacer un arrendamiento de un buque, incorporarlo a trabajar en mi giro, sin haber incurrido en la inversión. Después, cuando se dé el tamaño de mercado que así lo justifique, compraré el otro buque.

Eventualmente, existe otro aspecto que no es un interés para la empresa, pero sí para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en el sentido de tener la habilidad de poder traer un buque para trabajar en el mercado, en caso de que fuera necesario, en un régimen ágil y de rápida respuesta.

Ese es el sentido de esta disposición y no tiene otro significado.

SEÑOR RUBIO.- Existe toda una legislación de promoción de inversiones extranjeras, que en parte compartimos, que está vinculada al problema de la radicación de capitales, etcétera. Pero en este caso estamos hablando de otra cosa. En realidad, quisiera saber si el tema al que aludía el señor Senador Fernández Huidobro en cuanto a las reservas de mercados y demás, está o no vinculado a este aspecto. En otras palabras, si el hecho de que una empresa –con cualquier localización jurídica o geográfica- arriende un buque, y luego arriende la bandera, le da o no algún derecho, desde el punto de vista del mercado, en el flujo de personas o de bienes. Aclaro que me estoy refiriendo al caso de la situación transitoria.

SEÑOR MINISTRO.- Son dos situaciones distintas y por eso tenemos normas diferentes. Si incorporamos al transporte marítimo de ultramar el regional de ultramar, en este caso no hay reserva de cargas. Todavía en algunas situaciones van quedando acuerdos bilaterales, en los cuales sí hay un régimen de reserva de cargas. Cuando hay reserva de cargas –como se da en la situación con Brasil- ¿quién transporta, por ejemplo, el arroz? Lo transporta Brasil y no Uruguay, porque no tenemos barco arrocero para ello. Por lo tanto, la reserva de cargas hoy opera en contra nuestra, más que a favor. Lo que digo es que si hay arroz que va de Montevideo a Recife, por ejemplo, ¿qué es lo que se está habilitando con este mecanismo? Que alguien pueda arrendar un buque y venir a hacer ese tráfico en la parte que nos pueda corresponder de esa carga, mientras exista el acuerdo bilateral. Hoy no estamos haciendo nada de eso. En consecuencia, me parece que abrimos la posibilidad de que alguien venga y lo haga. Lo mismo ocurriría en los otros casos, en los que hay acuerdos bilaterales. La tendencia del mundo, en ese sentido, es eliminar las reservas de cargas que van quedando.

En el marco actual regional, con reservas de cargas, y en el marco futuro, sin ellas, abrir a un empresario nacional la posibilidad de hacer un tráfico que hoy está realizando un regional que no es de nuestra nacionalidad, o un internacional

–llamémosle así- es brindar nuevas oportunidades a nuestra gente y a nuestra bandera.

Si salimos del tema transporte de cargas y consideramos el de pasajeros, tenemos que decir que en este último hay convenios bilaterales establecidos, que hacen a condiciones de reciprocidad que tienen los países que contratan y que, en definitiva, determinan que nuestras empresas puedan llevar pasajeros para otro lado o viceversa, y lo mismo vale para las otras. A esas empresas de transporte de pasajeros, este tema podrá interesarles en cuanto a lo que hablábamos, es decir, a la zafralidad o estacionalidad. Las otras, que son las empresas prestadoras de servicios –supongamos, el remolque- y que han hecho inversiones en estos años –muchas de las cuales lo han hecho con capitales que vienen desde fuera del país, lo cual está relacionado con el primer artículo, que se refería a las características nominativas- ingresaron a un mercado en ciertas condiciones. Entonces, es razonable que se las mantengamos, para que mañana no venga un remolcador, que está sin trabajo en otra parte del mundo, a trabajar en una zafra en el Uruguay, para sacarle trabajo al otro que ya ha hecho las inversiones. Distinta es la situación del transporte mercante, donde no existe prácticamente el de ultramar; lo único que tenemos más o menos de ultramar es el "ANCAP IV" y otros barcos petroleros chicos.

SEÑOR GARGANO.- Quisiera saber si el Ministro nos puede enviar información que contenga los ingresos que obtiene la Administración Nacional de Puertos por el cobro de la tasa de embarque. El señor Ministro ha dicho que la empresa es un agente de retención, que no se queda con el dinero sino que lo vierte a la Administración. Como es una cifra muy importante, quisiera tener la información de los ingresos que obtiene, por este concepto, la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Los artículos posteriores al 177 se refieren al régimen de arriendo a casco desnudo y a las posibilidades de embanderamiento y desembanderamiento en períodos de 6 meses y no mayores de 120 días. Hasta ahora hemos hablado de los barcos, pero yo le quiero preguntar al Ministro qué pasa con las tripulaciones, con la mano de obra nacional. Cuando viene un "ferry" arrendado por 6 meses, se supone que lo trae la tripulación del país de donde estaba esa embarcación y también se suben ciertos tripulantes a trabajar durante ese período. Pero cuando ese barco se desembandera y se va, por ejemplo, al hemisferio norte a embanderarse con otra bandera, ¿qué pasa con la tripulación, con nuestros trabajadores, oficiales y subalternos?

SEÑOR MINISTRO.- Teniendo en cuenta la buena relación que hemos mantenido en la Comisión de Transporte y Obras Públicas, realmente creo que este tema debería ser tratado en ese ámbito. De lo contrario, entraríamos a analizar todo el tema de la legislación de la Marina Mercante y el régimen laboral, que es precisamente lo que no incorporamos en la Ley de Presupuesto porque entendíamos que debía ir por otro andarivel.

¿Cuál es la situación? Mientras está en la bandera uruguaya, tiene determinadas obligaciones que se establecen en cuanto a tripulación de cada buque y, cuando egresa de la bandera, no tiene esas obligaciones. Cabe agregar, además, que cuando egresa de la bandera, normalmente se mantiene la tripulación de oficiales que allí está porque es la que conoce el buque. Tal vez en la bandera de destino puede haber algún requerimiento en cuanto a tripulación del origen del destino.

De todas maneras, está claro que si aquí no hay trabajo, ninguna empresa va a mantener a su plantel pagándole los salarios, sino que seguramente los contratará por determinado período –no sé cuál es el régimen de contratación, quizá zafral- al cabo del cual las personas pasarán al seguro de desempleo. Esto es bastante razonable. Lo que hace la norma es que mientras el buque tiene bandera uruguaya, rigen las normas uruguayas, y cuando la bandera es otra, regirán las normas que correspondan.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Vuelvo a las mismas preguntas. El señor Ministro decía que los oficiales, que pueden ser tres o cuatro, se quedan. Pero del mismo modo que nos sirve a nosotros, puede servir al otro, al del lugar de donde el barco vino.

Por otro lado, en virtud de que hay otras formas de arrendamiento, no sólo a casco desnudo, que incluyen a la tripulación, me pregunto por qué no se las incluyó en estas mismas ventajas -que también podrían servir para el ferry- a efectos de poder mantener la tripulación. Se puede arrendar el buque con o sin la tripulación; sin tripulación es a casco desnudo.

En consecuencia, llama la atención que sólo se aluda a esa modalidad de arrendamiento.

SEÑOR MINISTRO.- Se hace mención al arrendamiento a casco desnudo porque en la otra modalidad no hay arrendamiento. Quizás podríamos hacer otro artículo completo sobre otras modalidades de arrendamiento, pero seguramente serían de escasa aplicación. Nadie va a traer tripulación de Noruega para trabajar en el Río de la Plata, ni viceversa. Creo que el asunto es bastante claro.

A continuación, tenemos dos artículos, el 181 y el 182, uno vinculado a los buques y otro a los ómnibus, que derogan dos disposiciones por las cuales el transporte de correspondencia es gratuito, tanto en el caso de buques como en el de ómnibus. Esto tiene su origen hace mucho tiempo, en la entonces Dirección Nacional de Correos, y la verdad es que no debería ser así. Si bien el transporte es gratuito, parecería que cada uno tendría que cobrar por lo que hace.

Particularmente, en el caso del transporte por ómnibus, esto los obliga a tener bodegas reservadas especialmente para transportar el correo. Además, resulta que esa empresa paga porte postal al Correo por las cartas que ella despacha, o sea, en su sistema postal. Quiere decir que hoy paga porte postal a su competidor y, además, le lleva gratis las cartas.

Por esta razón, creo que es más que razonable que eliminemos la gratuidad.

SEÑOR MICHELINI.- Independientemente de la referencia que hace el señor Ministro, creo que esta norma está en desuso –quizás no- y, entonces, más allá de que se quiera derogar, no creo que el correo esté siendo transportando gratuitamente.

(Intervención del señor Ministro que no se escucha)

Concedo una interrupción al señor Ministro, a fin de que reitere lo expresado porque, de otra manera, no quedaría constancia en la versión taquigráfica.

SEÑOR RIESGO.- Si la Mesa lo permite, deseo sugerir que me parece más conveniente que se hagan todas las preguntas juntas. Hemos dedicado más de una hora para tratar solamente tres o cuatro artículos y queda menos de una hora para finalizar. A este ritmo, la semana que viene no vamos a poder comenzar con la votación. Por lo tanto, creo que tenemos que ser un poco más concretos.

Pido disculpas por situarme fuera del tema, pero creo que en el día de hoy no vamos a terminar con este Ministerio y no tendremos oportunidad de invitar nuevamente al señor Ministro y al señor Subsecretario. No quiero que con esto nadie se ofenda, se enoje conmigo o me rete; simplemente se trata de que seamos más ágiles en el trámite.

SEÑOR MINISTRO.- Volviendo a la pregunta que había planteado el señor Senador Michelini, cabe señalar que la norma está vigente, es de uso y los ómnibus tienen que tener una bodega especial para llevar las sacas de correo. En muchos casos se transporta y, en otros, el Correo ha instrumentado su propio sistema. De todas maneras, existe la norma y también la práctica.

SEÑOR MICHELINI.- No deseo en absoluto interferir con el buen mecanismo de la Comisión, pero sucede que daba por hecho que esta norma estaba en desuso. Ahora el señor Ministro me señala que es de otra forma y creo que de esa manera le ahorramos a la Comisión que yo hiciera una exposición sobre algo que, obviamente, no era así.

Ahora bien; todo esto va a tener un costo, señor Presidente, y no sé si el Correo tiene hoy equilibradas sus cuentas. De todas maneras, si ese costo existiera, quisiera saber a cuánto asciende y si va a repercutir de tal manera que haga necesario un subsidio al Correo.

Creo que el Correo no debe ser transportado en forma gratuita, pero de pronto podríamos salir de este sistema de una forma menos abrupta, porque esto puede implicar un desequilibrio y, por lo tanto, un posterior subsidio al Correo que no está previsto.

SEÑOR MINISTRO.- Esto lo comentamos en su momento con el señor Ministro de Economía y Finanzas y ambos compartimos el concepto. Además, dicho Ministerio era consciente de que había un subsidio y que esto iba a representar uno adicional al Correo, pero estaba dentro de lo que se consideraba que eran previsiones presupuestales que se habían tomado en cuenta.

De todas maneras, creo que esto significa sacar un elemento que, realmente, distorsiona el mercado e irrita a quienes tienen que prestar un servicio gratuito a la competencia a la cual, además, le pagan. Efectivamente, se paga a la competencia el porte postal. Por ejemplo, tengo una empresa de ómnibus; viene un señor a entregar una carta, la cual transportaré hasta su destino. Si bien soy yo el que realiza el servicio, le tengo que pagar al Correo el porte postal. Además, si el Correo me manda una saca, tengo que transportarla gratuitamente; me parece de un despropósito terrible. También debo decir que no es para hacer tanto drama desde el punto de vista económico en virtud de que el Correo ha ido instrumentando progresivamente su propio sistema y, en consecuencia, ha ido disminuyendo el uso de esas bodegas que, de todas formas, deben seguir estando. Si en algún momento se desactiva el sistema alternativo de transporte, habrá uno gratuito.

SEÑOR MICHELINI.- No estoy discutiendo con el señor Ministro la bondad de la norma en su efecto de justicia. Lo que estoy diciendo es que eso va a tener un costo y parecería bueno que quienes vamos a votar sepamos a cuánto asciende y en cuánto estaremos aumentando el subsidio al Correo, si es que la disposición luego tiene un efecto real importante.

Por lo tanto, aconsejaría a la Mesa que por escrito preguntara al Correo en cuánto evalúa que será el déficit o costo agregado que tendrá por la implementación de esta norma. Una cosa es que hablemos de pocos pesos y otra muy distinta que luego nos encontremos con U$S 6:000.000 o U$S 7:000.000, aunque no digo que sea así.

Insisto, formulo esta pregunta para saber qué es lo que vamos a votar. Repito que se podría mandar una nota a la Dirección Nacional de Correos para que nos informe cuánto piensa que le va a significar la aplicación de esta disposición.

SEÑOR MINISTRO.- Entonces, pasamos al artículo siguiente.

El artículo 183 refiere al seguro de buques. Esta norma propone derogar la obligatoriedad de asegurar los buques y toda otra construcción flotante autopropulsada o no en empresas nacionales. Lo expuesto encarece en forma acentuada los seguros y, por lo tanto, la explotación de las embarcaciones, dado que las aseguradoras nacionales, en función del monto económico de las unidades de transporte, lo que hacen es reasegurar en el exterior con costos que luego trasladan al cliente. Entonces, con esta excepción se pretende dar libertad para la contratación de seguros de las unidades, pudiendo los empresarios nacionales contratar directamente en el exterior y negociar las pólizas más convenientemente. También quiero decir que la magnitud de todos estos temas que estamos hablando hay que mirarla en el contexto de la Marina nacional.

Posteriormente, hay una serie de artículos que van del 184 al 189 y también el l93 y el l94, que forman un conjunto de medidas vinculadas a las normas que requieren una base legal para lograr un mejor sistema de transporte y para que sea formal.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber si el señor Ministro se refiere al transporte terrestre nacional, al internacional, o a ambos.

SEÑOR MINISTRO.- A ambos, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- En ese caso, quisiera hablar sobre el tema y pediría que se designe un Presidente ad hoc.

En tal sentido, proponemos al señor Senador Riesgo.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Riesgo)

SEÑOR GARCIA COSTA.- Señor Presidente: el señor Ministro señaló que estaba haciendo referencia a todo el transporte carretero, y en ese sentido quisiera hacer una puntualización. No hace mucho llegó al Senado un Mensaje del Poder Ejecutivo proponiendo un convenio, un tratado internacional del MERCOSUR, que establecía una serie de normas sobre transporte carretero internacional. A raíz de ello, formulamos algunas preguntas, más que cuestionamientos, y en esa oportunidad el Senado resolvió enviar el proyecto a la Comisión para analizarlo. A su vez, ésta decidió invitar a una representación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a otra de la Cátedra de Derecho Comercial por el contrato de transporte –porque contiene modificaciones a dicho

contrato- y a los gremios de camioneros afectados, eventualmente a favor o en contra por el tratado o convención MERCOSUR. Creo que el señor Ministro estará de acuerdo conmigo en que es el volumen más importante de transporte internacional en el Uruguay.

Cuando concurrieron las personas convocadas, se dio una situación de descoordinación. El ingeniero Serrentino –hombre que además domina estos temas- señaló que estaba en marcha otro tratado, lo que sorprendió a los miembros de la Comisión, que no lo conocían. A su vez, la Cátedra de Derecho Comercial sobre transporte señaló algunos temas que no le conformaban y que, a su juicio, había que mejorar el texto del Tratado o de la Convención dentro del MERCOSUR que se proponía para ser aprobado por el Poder Legislativo. Los restantes convocados aún no estaban en la Comisión. Hasta donde recuerdo, ésta les envió una nota pidiéndoles que se pronunciaran.

Por lo expuesto, me pregunto si no sería conveniente que el señor Ministro se juntara con estos antecedentes; creo que, particularmente, quien le puede brindar una amplia información es el ingeniero Serrentino. El le podrá informar si hay razón para esto o para lo otro, si se debe insistir en estos artículos –confieso que hoy no tendría respuesta frente a eso- o no, si es necesario modificarlos, etcétera.

Entonces, por lo menos temporariamente, hasta que el señor Ministro recoja esa información en su propia Cartera, creo que no sería del caso entrar a analizar artículos que de pronto no son estrictamente compatibles con otras disposiciones como las que acabo de enunciar. De todos modos, el señor Ministro dispondrá y sabrá lo que al caso corresponda.

Ese era el motivo de la interrupción y agradezco al señor Ministro por habérmela concedido.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Brause)

SEÑOR MINISTRO.- Con relación al tema quisiera hacer varias manifestaciones. En primer lugar, debo decir que cuando concurrió el ingeniero Serrentino lo hizo en su condición de experto en transporte y no en su calidad de persona vinculada al Ministerio; se le pidió un asesoramiento...

SEÑOR GARGANO.- ¿El Ministerio?

SEÑOR MINISTRO.- No, señor Senador; el Parlamento le pidió un asesoramiento al ingeniero Serrentino que, desde hace treinta y dos años, es la memoria viva del transporte internacional, pero esta solicitud no se hizo institucionalmente al Ministerio. Con respecto a esto no tengo ningún inconveniente porque, además, el ingeniero Serrentino es asesor del Ministerio y, seguramente, la opinión la voy a tomar de él, pero quería hacer la aclaración correspondiente.

Por otro lado, en cuanto al transporte internacional, tenemos una serie de problemas bastante complicados. Hay tres instancias distintas, tenemos acuerdos y también tratados. Por ejemplo, está el acuerdo de transporte internacional terrestre que es, tal vez, el más antiguo –data de más de treinta años- en cuanto a su vigencia y comprende a los países del Cono Sur. El señor Senador se refiere a uno que creo que es de transporte sudamericano y, por otra parte, tenemos otro acuerdo en el marco del MERCOSUR en donde se procesan –muy inspirado en lo que es el acuerdo de transporte internacional terrestre- muchas de las normas, dado que estos países del MERCOSUR también integraban el Cono Sur. A pesar de ello, no dejan de tener ciertas diferencias con lo que figura en el acuerdo de transporte internacional terrestre. Por lo tanto, la armonía de esos tres conceptos es bastante compleja. Existen aspectos que son sustanciales, seguramente a los cuales se debe haber referido con toda su idoneidad y conocimiento el ingeniero Serrentino. Por otro lado, hay otros elementos de carácter jurídico donde puede haber opiniones que no sean las institucionales.

Estimo que las normas que veremos ahora no están, en absoluto, relacionadas con ninguno de esos tres conceptos a que nos estamos refiriendo: el acuerdo de transporte internacional terrestre, el del MERCOSUR ni el que en este momento está sometido a ratificación parlamentaria.

SEÑOR GARCÍA COSTA.- No sé si el señor Ministro está familiarizado con el proyecto de acuerdo MERCOSUR que se remitiera al Senado por el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores. Estuve analizándolo –aclaro que no lo tengo aquí- y no tengo ninguna duda de que algunas de sus disposiciones son contradictorias con las del Presupuesto. Esto quiere decir que el Ministerio está estudiando una norma que al ser refrendada por el Parlamento y consiguientemente por el Poder Ejecutivo se promulga como ley, pero va a ser distinta, en algunos aspectos, aunque no es de una oposición radical hasta donde mi memoria llega.

Me permito insistir en este tema y solicitar al señor Ministro –creo que no perderemos mucho tiempo en ello- que, en el momento que le parezca, elabore un comparativo tomando la información que le parezca del caso, a los efectos de traer aquí más concretamente lo que se desea en la materia. Junto con los señores Senadores Correa Freitas y Gargano estuvimos en la Comisión cuando se habló de este tema y quedamos a la espera de estudios posteriores. Las disposiciones que el señor Ministro nos trae en este proyecto contribuyen a agudizar las circunstancias no definidas que estamos viviendo en la materia o, mejor dicho, más que hablar de indefinición podríamos referirnos a cierta oposición en las definiciones. Esto recae en los señores Ministros de Transporte y Obras Públicas y de Relaciones Exteriores, sobre todo en este último, que lo ha convenido con los otros tres países del MERCOSUR y lo envió como un Tratado pronto para ser aprobado, porque el Poder Ejecutivo lo estimó como válido.

SEÑOR MINISTRO.- Tomo nota de la solicitud del señor Senador y, a la brevedad, enviaremos un comparativo de la norma propuesta en la Ley de Presupuesto, con los tratados y acuerdos correspondientes; aclaro, de todos modos, que estimo que no existe incompatibilidad.

El conjunto de artículos del Presupuesto correspondientes al Inciso busca establecer un sistema que me permita mejorar la formalidad del transporte. En la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado ya hemos hablado de este tema, y pido disculpas a los señores Senadores que la integran, porque vamos a repetir lo dicho allí. Lo que ocurre es que el transporte funciona, del lado de la oferta, como un mercado perfecto, aunque no sucede lo mismo en cuanto a la demanda, porque hay muchos prestadores y pocos tomadores. Por tales razones, en ese tipo de mercado, el transporte termina trabajando a la mitad de lo que es un precio razonable en ese servicio. ¿De dónde esa posibilidad de realizar un servicio a la mitad de precio? Aparece

sobre la base de la evasión de distintos conceptos: tributaria, no pago de aportes a la seguridad social, no pago de las cuotas adeudadas o, si se abonan, no se afrontan las reservas de la amortización correspondientes, y sabemos el destino que tiene una empresa que trabaja en esas condiciones.

¿A qué aspiramos con este conjunto de normas que se están planteando? Intentamos dar un paso adelante en la formalización del transporte, de tal forma que todo el mundo trabaje en el mercado, compitiendo en las mismas condiciones. Seguramente la idea es bastante más amplia que lo que establece la ley, pero determinados elementos no requieren de ley para su aprobación. Inclusive, en el Mensaje Complementario hay alguna referencia que está vinculada a este conjunto de medidas. Básicamente, el concepto que se maneja es la creación de la figura del transportista profesional de carga. Entonces, aquí vamos a tener dos tipos de transportista: el profesional de carga, que se gana la vida haciendo transportes para un tercero, y aquel que transporta la carga propia. Es claro que el transportista de carga para un tercero tendrá un elemento identificatorio y estará sujeto a un determinado régimen. Por todo ello, los transportistas profesionales de carga deberán actuar de determinada forma. El universo que se considera que abarcaría a estos transportistas estaría conformado por –reconozco que esto es muy arbitrario- el conjunto de unidades de más de 5.000 kilos. Este es un tema discutible y en algún momento planteamos que fuera menor, pero luego entendimos que estábamos haciendo referencia, fundamentalmente, al transporte de mayor envergadura y, por lo tanto, era razonable ese límite que, además, por tradición, era por el que se separaba a éste del menor. Además, son considerados transportistas profesionales aquellos que tengan la documentación correcta, es decir, quienes se hayan inscripto ante la Dirección Nacional de Transporte, tal como obliga la norma y hagan sus contribuciones al Banco de Previsión Social, a la Dirección General Impositiva y, también, aquellos que tengan su unidad en condiciones de circular por las rutas. Estos son los elementos básicos que caracterizan al transportista profesional. Ese transportista va a hacer una operación de transporte que, teóricamente, debería tener un contrato que la respaldara aunque, seguramente, todos aquellos que hemos contratado un flete, nunca hemos firmado un contrato de transporte. Precisamente, por esa razón sería razonable que existiera una guía de transporte que, en definitiva, se convirtiera en la formalización del contrato. De ese modo, se trabajaría bajo un sistema contractual, lo cual le da seguridades a las partes y establece la información de ese servicio que se va a prestar. Desde el momento en que hay transportistas profesionales que trabajan bajo un determinado sistema y con un determinado control de guía de transporte, también es necesario que exista un sistema de contralor del transporte en general y no solamente de los transportistas de carga profesionales que van a tener su identificación y de todas formas serán objeto de control. Lo que quiero decir es que para los otros, o sea aquellos que no tienen esa identificación y pueden estar saliendo del cauce al hacer una operación que no es aquella para la que están habilitados, será necesaria la creación de un órgano de control de carácter honorario en el que participarán los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Economía y Finanzas y los representantes de los transportistas profesionales de carga. Seguramente, ese órgano de control deberá contar con agentes de control y, por ese motivo, es que se crea dicha figura.

Por otro lado, se establece la figura del agente de retención –es decir que el cargador será un agente de retención- de tal forma de asegurar que todo el mundo, efectivamente, esté pagando por cada operación, iniciativa que no requiere ley. En el Mensaje Complementario hay una figura que es el equivalente al agente de retención –aunque en este caso sí se precisa ley- que es una figura de responsable sustituto. En definitiva, se trata de un sistema que trata de formalizar todo lo relativo a ese transporte.

Asimismo, estamos planteando la derogación del IMUSIVI, que es el sucesor del Impuesto a los Ejes anteriormente derogado y que es el Impuesto al Uso de la Infraestructura Vial. Realmente parecería razonable, frente a esta situación de precios de mercado tan distintos de los costos, que bajáramos la carga tributaria.

En cuanto al artículo 193, podemos decir que de la misma forma en que el IMUSIVI ayuda a la disminución de esa brecha y que el agente de retención determina que todo el mundo estará pagando tantas obligaciones tributarias como su aportación salarial lo determina, aquí se plantea una modificación que implica la disminución de la aportación patronal. En la Ley de Urgencia ya existía una autorización para atender a otros sectores en lo que tiene que ver con la reducción del aporte patronal y, por lo tanto, por decreto se registró una disminución del 12.5% al 6.5%. Entonces, lo que se está planteando es una reducción del aporte patronal mayor a la que hicimos referencia, situación que existe para el dependiente directo, es decir, para el chofer, ya que es a él al que se le reduce la aportación patronal. En cuanto al resto del personal, habrá otro sistema de aportación que se regirá por el régimen legal correspondiente al sector. Esta es una forma de colaborar en la baja de esas asimetrías que se están dando.

Por otro lado, en lo que tiene que ver con el transporte internacional –diría que es la única parte que está específicamente vinculada al transporte internacional- podemos decir que se considera que los viáticos de los choferes de empresas de transportistas profesionales de carga que salen fuera del país, son de naturaleza indemnizatoria. Con esto se busca, por un lado, facilitar el complicado sistema de rendiciones de cuentas de todos los elementos que integran el viático. Actualmente este beneficio tiene un valor de U$S 12 diarios y creo que, justamente, ese valor es el que demuestra claramente su carácter indemnizatorio. En lo personal, entiendo que no hay nada más claro que el propio valor del viático porque teniendo en cuenta dos comidas y un desayuno resulta evidente que ese viático es simplemente indemnizatorio.

Por lo tanto, estos son los elementos que integran este conjunto de artículos y, a continuación, me gustaría que el señor Subsecretario –que es quien ha estado más vinculado con este tema- completara mi exposición.

SEÑOR AGUERRE.- Tal como decía el señor Ministro, lo que se ha pretendido lograr es una formalización del transporte, siendo ese uno de los principales temas que contribuyen a dificultar la sustentabilidad del mismo en materia de carga dentro del país.

El sector del transporte ha tenido una particularidad que lo ha diferenciado de algunos otros sectores de la economía y es que no ha solicitado reducción de su contribución tributaria sino que simplemente ha pedido que todos paguen por lo mismo. En ese sentido, hemos arribado con los transportistas a un acuerdo a través del cual se busquen los mecanismos de control que garanticen que todos aquellos que presten transporte oneroso de carga para terceros, paguen de esa forma. Así es que se define, por un lado, la guía de transporte, el órgano de control y los agentes de control que serán los encargados, en ruta, de verificar que los contratistas de transporte hayan cumplido con todas las normas tributarias y estén trabajando con precios razonables, de acuerdo con los de referencia que el propio Ministerio haya publicado.

Este órgano de control tiene, además, una particularidad, ya que está integrado en forma conjunta por los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, de Economía y Finanzas y por representantes de la Mesa Intergremial del Transporte. Es decir, los propios transportistas se involucran en el control de sus pares. Ello nos parece una novedad y nos da la garantía de estar trabajando con la

gente que realmente conoce el funcionamiento en la vida real. Podríamos hablar con más detalle de los agentes de control, pero tal vez valga la pena esperar para saber si hay algunas inquietudes al respecto por parte de los señores Senadores.

SEÑOR MICHELINI.- Comparto con el señor Ministro la voluntad de formalizar este servicio, tan reclamado por los propios operadores del transporte de carga. Sin embargo, la redacción me plantea algunas dudas. Se crea este órgano de control. Ahora bien, ¿cuál viene a ser la figura jurídica estricta del mismo, en la medida que tiene participación privada? ¿Está bajo la órbita de qué organismo? ¿Del propio Ministerio? La tasa que se cobra , ¿quién la va a determinar? ¿La reglamentación? ¿Debe tener carácter legal la tasa que se fije al respecto? El personal, ¿va a ser el existente hoy en el Ministerio? ¿Va a depender de este organismo de contralor? ¿Se va a tomar personal nuevo? ¿Quién lo va a pagar? ¿Su salario va a salir de esa tasa? ¿Quién va a determinar los aspectos presupuestales del mismo?

Si bien comparto el objetivo y la intención, la sensación que me da es que no quedan claras cosas que deberían serlo. Incluso, se está poniendo una tasa y no sé si la misma existe o si la estamos creando. También me pregunto si eso no debería tener base legal. Son todas inquietudes que surgen a partir de este articulado.

SEÑOR GARCIA COSTA.- Voy a volver a lo que decía hace unos minutos. Estos son, señor Presidente, los artículos más complejos de poder legislar hoy aquí, en el Parlamento, cuando tenemos un acuerdo combinado con los otros tres países del MERCOSUR, donde no existe un órgano de contralor que, por otra parte, no integrarían. No sé, señor Presidente, si esto incumbe al transporte terrestre internacional. Lo voy a decir de otra manera: el Ministerio de Transporte y Obras Públicas debe comunicarse con el de Relaciones Exteriores y preguntarle qué convino, a menos que el Ministerio ya lo sepa, en cuyo caso nos lo dirá.

Tenemos un organismo de contralor y una tasa que aplicaremos, ¿a quién? ¿A los camiones brasileños? ¿A los argentinos? Cualquiera de los aquí presentes sabe que ese no es un tema para simplemente reunirse el Parlamento uruguayo y con la complacencia, ayuda o hasta el envío de un Mensaje del Poder Ejecutivo, hacer una ley por la que los brasileños y argentinos van a tener que pagar una tasa que hasta ahora no existía.

Por lo tanto, reitero señor Presidente, que tengo la impresión de que estamos haciendo un agujero en la arena. Pienso que debemos averiguar qué es lo que hay. Me niego a hacer un análisis, contradictorio con lo que el Uruguay ya firmó con los otros tres países del MERCOSUR y que establece las normas que regirán el transporte terrestre internacional en el territorio uruguayo y, naturalmente, también en los otros países. Si se desea, podemos discutir, conversar sobre esto, pero al solo efecto de hacer una gimnasia intelectual, cosa que seguramente no es el deseo del señor Ministro ni de los Senadores que estamos acá. Insistiría, señor Presidente, en el hecho de que se procure la información adecuada, evitando el malgasto de energía que, a mi juicio, todos estamos haciendo.

SEÑOR GARGANO.- Comparto en gran medida lo expresado, porque la verdad es que salimos bastante confundidos de la reunión que mantuvieron, conjuntamente, las Comisiones de Asuntos Internacionales y de Transporte y Obras Públicas con la Cátedra. Personalmente, pensé que la misma venía en nombre del Poder Ejecutivo y resulta que no se trataba de un delegado, sino de un asesor.

Expreso que todavía sigo muy confundido, porque de acuerdo con el material con el que contábamos, teníamos un tratado, un convenio sobre todo el transporte en Sudamérica que, según el asesor, estaba modificado por otro tratado que estaba en discusión o para enviarse al Parlamento. Sin embargo, esto es harina de otro costal; sería materia de otra discusión.

Personalmente, lo que quiero saber, para ubicarme bien en la propuesta de estos artículos sobre la materia del transporte, es lo siguiente. De acuerdo con lo que uno lee en los artículos, derogamos el Impuesto a la Infraestructura Vial; facultamos al Poder Ejecutivo a eliminar hasta el 100% de los aportes patronales sobre un chofer o peón; creamos un Registro de Transporte y vamos a cobrar la matrícula, una chapa, ¿verdad? La desgravación al sistema de transporte es muy importante, pero ¿qué es lo que se va a cobrar, por parte del Estado, al transportista? ¿Qué impuesto va a pagar? Digo esto, porque no paga el IMUSIVI –está presente el famoso creador del mismo, el señor Senador Atchugarry, que no tuvo suerte, porque dicho impuesto nunca entró en funciones, si bien este es el mejor destino que puede tener un creador de impuestos, es decir, que el mismo nunca se cobre, por la enorme simpatía que le van a tener los sujetos pasivos del mismo- y, en consecuencia, quisiera saber sobre qué va a tributar o si el objetivo es que no tribute nada, que sólo se pague la matrícula. Esto hay que combinarlo con otro tema. Por otro artículo –ya no en materia de transporte, pero vinculado con él-, en este mismo proyecto se autoriza al Ministerio a dar en concesión las obras de infraestructura y a facultar que en beneficio de ello...

(Dialogados)

Personalmente, veo las cosas combinadas. Es decir, que aquí, el que va a cobrar va a ser, sustancialmente, el privado. Pero el Estado, ¿dónde va a tener recaudación? Tal vez yo no vea la conexión de una cosa con la otra, aunque quisiera entender qué recaudación se plantea, qué es lo que se va a pagar.

SEÑOR MINISTRO.- Aquí nos encontramos frente a tres planteamientos.

Por un lado, lo que decía el señor Senador García Costa; por otro, las dudas de redacción del señor Senador Michelini y, por último, las consideraciones tributarias del señor Senador Gargano.

Tal vez haya sido yo, en el origen mismo de la interrupción del señor Senador García Costa, quien dio lugar a una confusión. Cuando me referí al transporte nacional e internacional, lo hice respecto de dos conjuntos de camiones uruguayos. Tal vez las inquietudes que plantea el señor Senador García Costa se refieren a los camiones de otras nacionalidades que ingresan al territorio uruguayo. Eso está regulado en cualquiera de los acuerdos o tratados sobre los que estamos hablando, por determinadas normas establecidas en los mismos. Tal vez, cuando hice referencia al transporte internacional, lo hacía descontando que se trataba del transporte internacional uruguayo, no el de los otros países. Tal vez eso haya dado lugar a confusión, porque se podría considerar que todas estas normas van a ser de control a las empresas de transporte, digamos, de otras banderas.

SEÑOR GARCIA COSTA.- No recuerdo el Tratado, porque hace meses que se analizó, pero el señor Ministro no puede tener un transporte internacional en los camiones uruguayos regulado de una manera y que los brasileños y argentinos que pasan por las

mismas carreteras del mismo país, estén regulados de otro modo. Hay, por ejemplo, documentación que exige el Tratado del MERCOSUR que supongo que no puede ser calcada de la que usted está exigiendo; si es así, pues quédese con una y no exijamos dos distintas.

Continúe señor Ministro, pero le recuerdo que otro Ministerio está trabajando, por lo visto, arduamente habida cuenta que ya tiene un tratado que nos remitió para que le diéramos la aprobación legislativa correspondiente, que hace relación a este tema.

SEÑOR RUBIO.- Quiero saber cuál es el status jurídico de este órgano de control. Se trata de un órgano de control integrado por dos representantes del Poder Ejecutivo y de una entidad privada, la Mesa Intergremial de Transporte de Profesionales de Carga. Por lo que veo, tiene facultades para ejercer el control en el sentido más amplio, por ejemplo, de verificar el cumplimiento de las obligaciones, etcétera. No es, pues, sólo un asesoramiento al Poder Ejecutivo, puesto que tiene facultades ejecutivas en tanto que puede detener vehículos, verificar las cargas, establecer infracciones y multas. Inclusive, me sorprendió que el señor Senador García Costa no haya formulado alguna pregunta sobre esto.

Mi intención es, simplemente, saber algo más sobre este aspecto.

SEÑOR ATCHUGARRY.- Sobre los impuestos que habremos ayudado a crear y los que no, otro día conversaremos, porque se trata de una lista larga.

Por las dudas que se han manifestado en Sala, tal vez valdría la pena que el Ministerio nos aportara -creo entender lo que quiere hacer el Ministerio y creo que ello no colide con las preocupaciones que se han expresado- una redacción más clara, sobre todo, en lo que hace a la guía de transporte, en donde quizás se pueda hacer alguna referencia a la documentación internacional.

Además, percibo que hay algunas dificultades con las tasas y hay preocupación por si se va a pagar mucho o poco. Sin perjuicio de que seguramente el señor Ministro dará una adecuada contestación a las inquietudes, y de aquí a que se pase a votar, podríamos conversar un poco con el Ministerio para ver si se pueden aclarar estos puntos, que han sido motivo de preocupación.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que todo lo que mejore la redacción y el entendimiento será favorable. Estamos en esa línea; así lo hicimos en el trámite en la Cámara de Representantes y del mismo modo procederemos ahora.

¿Cuál es el status? El órgano de control es del Poder Ejecutivo. Hubiésemos aspirado a que fuera del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que es lo que parece más lógico. Pero en virtud de que teníamos la representación del Ministerio de Economía y Finanzas, debía estar en la órbita del Poder Ejecutivo.

¿Cuáles son esas tasas? Las necesarias para que funcione el órgano de control. Todos estamos de acuerdo en que sea de esa forma. Por lo tanto, no pensamos en una gran organización de control, sino en una relativamente muy pequeña, pero también muy eficiente.

Con relación a lo señalado por el señor Senador Gargano, lo cierto es que el transporte debería tributar bastante, por ejemplo, el IVA. Tributa el IMESI sobre los combustibles, pero además tiene un régimen de aportes complejo. Precisamente, porque todo ese componente de aportación, impositivo, al que se suman otros impuestos específicos como el famoso IMUSIVI que se propone derogar, es que dentro del territorio nacional se genera una competencia realmente complicada entre formalidad e informalidad, que es lo que estamos tratando de resolver.

En consecuencia, el tema de formalidad e informalidad está más vinculado al transporte dentro de nuestras fronteras, ya sea que se trate de empresas permisadas internacional o nacionalmente. No debemos olvidar que a una empresa permisada internacionalmente nada le impide que pueda realizar transporte nacional.

Por lo tanto, una empresa de bandera uruguaya permisada internacionalmente no puede tener un status diferente del que hace cabotaje nacional. Este no puede salir fuera de fronteras, salvo que tenga los requerimientos que hemos convenido en el MERCOSUR, esto es, una determinada capacidad de transporte que se supone es el indicador de la profesionalidad de la empresa transportista cuando tiene, por ejemplo, más de 80 toneladas.

Este tema está vinculado, dentro de nuestro territorio, fundamentalmente a las empresas nacionales. Las otras tienen otro régimen. Está muy claro que no existe cabotaje; es decir que no puede haber una empresa brasileña que haga cabotaje nacional. Si esto sucediera en el régimen actual, estaría en infracción.

Ahora bien, lo que estamos previendo es que este órgano de control pueda controlar al transporte y, por lo tanto, si alguien está haciendo cabotaje nacional y en infracción a la norma, dará cuenta de ello al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y le dirá, por ejemplo, que hay un camión que lo está haciendo y, por ende, violando la norma internacional.

Es importante la tributación. Si no fueran importantes la aportación y la tributación, no habría brecha entre formalidad e informalidad. Precisamente, porque la brecha es grande es que se da la informalidad. Nadie tiene vocación de ser informal; se lo es porque un 23% o el IMESI al combustible pesan mucho.

¿Cómo comenzó esta génesis? No sé si lo que voy a decir es para mérito o demérito. El tema es que nos encontramos con que en 1958, en la época de Ledo Arroyo Torres, se había llegado, prácticamente, a la misma solución que hoy estamos proponiendo. No sé si esto significa que nos equivocamos los dos o que ya había habido un pensamiento legislativo en la materia.

Por lo tanto, el tema es de vida o muerte para el sector transportista.

SEÑOR HEBER.- Lo que está informando el señor Ministro por las preguntas del señor Senador Gargano y también por las interrogantes e inquietudes que presentó el señor Senador García Costa, me crea otra duda.

Quizás en dirección contraria a la planteada por el señor Senador Gargano, me preocupa el tema de la competitividad en la región del transporte nacional, sea éste internacional dentro del país o fuera del país del que se hace, como también los impuestos a los

que ha hecho referencia, que gravan naturalmente al transporte. Si alguna cosa podríamos hacer en favor del transporte, es desgravarlo y ayudarlo en la competencia.

Lamentablemente, hay muchas imposiciones nacionales y departamentales que afectan a este sector. Inclusive, creo que en el Congreso de Intendentes se estaba manejando la forma de cómo poder bajar los costos de patente, que en la región son muy bajos y aquí muy altos. Una forma de ayudar al transporte es resolviendo el tema de los aportes patronales y derogando algunos impuestos que de alguna manera vayan alineados en la competencia regional. Si uno se imagina al Uruguay en esta área de servicios, sí tenemos que crecer, convirtiendo al país en una gran empresa de transporte, no solamente interna sino regional. Estas cosas no podemos mirarlas como una forma de parar el transporte por prohibiciones o fiscalizaciones, sino, en la medida en que nosotros prescindamos de que estas empresas de transporte ganen terreno afuera y no tanto dentro del país, de modo tal que los aportes, por pequeños que sean, en cuanto se agrande el mercado que asisten, puedan sustituir los impuestos que de alguna manera hoy están pagando unos pocos. Mi inquietud pasa mucho más por desgravar que por gravar.

SEÑOR MICHELINI.- Quiero dejar constancia de algunos puntos relativos al transporte.

Tenemos una flota de transporte nacional que tiene un grado de informalidad importante. Entonces, de lo que se trata es de bajar algunos costos, como es el caso del aporte al Banco de Previsión Social para uno de los choferes y, por otro lado, tratar de controlar que todos paguen, de tal manera de ir evitando la informalidad. A la vez, se podrían buscar algunos mecanismos para que en el caso de algunos impuestos, los agentes de retención no sean los mismos transportistas, de manera de ir regularizando esta situación. Quizás sobre este tema hubo una confusión porque se habló del transporte nacional e internacional como si se abarcara la flota de los países contiguos, cosa que no es así. Por lo tanto, estamos hablando de la flota nacional que hace transporte internacional o nacional, a la que estamos imponiendo una regulación cuando está haciendo transporte nacional, porque cuando realiza el internacional ya está regulado por todos los acuerdos que se han hecho y algunos que se van a firmar. Lo que se está intentando, bueno o malo, es que haya –además de la baja de los impuestos- un control para que los impuestos, tasas o recargos sean pagados y tributados por todos.

Mi preocupación no iba a cómo el Ministerio estaba solucionando estos temas -que creo va en una buena dirección- sino a si algunas de las redacciones son correctas y si a nivel presupuestal el órgano de contralor va a poder manejar funcionarios, ya sean los existentes o nuevos.

Además, quisiera saber si no es conveniente que la tasa esté a texto expreso en este Presupuesto para que no quede al libre arbitrio de una reglamentación posterior que por más bondades que tenga, siempre genera una incertidumbre adicional.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación a lo planteado por el señor Senador Heber, quiero manifestar que compartimos plenamente el concepto. Acá hay dos asuntos distintos: uno es el relativo a la competitividad y el otro a la formalidad.

Fuera de fronteras, nuestro tema está relacionado con la competitividad y allí tenemos que convivir con algunas asimetrías terribles porque, seguramente, el salario es mucho más caro en el Uruguay que en Brasil o en Paraguay. Repito que tenemos que competir con asimetrías, como de carácter previsional, ya que el sistema de seguridad social uruguayo es más oneroso que en Brasil, Paraguay o, inclusive, Argentina. A su vez, tenemos que competir con situaciones de acceso al crédito también asimétricas, dado que es más oneroso acceder a él en nuestro país. Además, el tema es circunstancialmente más complejo, dado que aquellos que eran acreedores en enero de 1999, de golpe, se encontraron con que su servicio en el transporte internacional estaba relativamente dolarizado -por llamarlo de alguna manera- y que la deuda había disminuido sensiblemente. Por lo tanto, hay una asimetría bastante compleja que hace que resulte más fácil la labor del transportista brasileño.

Por otro lado, está la problemática de las piezas, como así también el tema del costo de las reparaciones y mantenimientos, que son más baratos en aquel país.

Sin embargo, a pesar de tener esas asimetrías con las cuales no tenemos más remedio que convivir, en la medida en que hay una bilateralidad, es decir que una carga en el Uruguay la puede llevar tanto una empresa uruguaya como brasileña -y esto es lo que está acordado en los tratados- nuestro país participaba con más o menos la mitad en el comercio con Brasil -o sea que la mitad del tráfico de carga con ese país era transportado por empresas uruguayas- y con un 60% del tráfico con la República Argentina. Seguramente, el año pasado hubo una situación de cambio bastante importante porque esas asimetrías se vieron más agravadas, porque hubo una reducción salarial en Brasil de prácticamente la mitad, y este tema es importante dentro del transporte.

Por lo tanto, se puede ayudar a este sector en el sentido de darle competitividad a través de la reducción del aporte patronal -particularmente a aquellos que son la mano de obra directamente empleada- y, por otro lado, la derogación del IMUSIVI –que es para beneficio internacional y nacional- y no complicar al que va al exterior, aunque quizás alguno tome el viático que puede tener o no naturaleza indemnizatoria. En definitiva, lo que les estamos dando son apenas mínimas ventajas para poder competir en un mercado realmente complicado y agravado aún más por la coyuntura.

El otro tema está relacionado con lo que ocurre adentro de la frontera y tiene que ver con la formalidad, aunque hay un aspecto relativo a la competitividad que si el transporte se vuelve formal, seguramente, repercutirá en un mayor costo que, en definitiva, el productor deberá enfrentar, cuando si estamos hablando de la exportación, tendrá el precio de salida fijado. También es razonable que en esa cadena cada uno viva del trabajo que realiza.

Si se identificara una especie de carterización del transporte y se observara un avance en el eslabón correspondiente a la producción, entonces, buscaríamos otras medidas. La situación real indica que estas empresas están cobrando la mitad del costo, por lo cual se fundirán y tendrá lugar una natural sustitución. Pero me parece muy costoso que el país deba pasar por un proceso de sustitución de empresas para lograr un equilibrio en el mercado. Creo que es más razonable ir por este camino que, a mi juicio, es sano.

En su momento, el sector transportista planteó este tema en la prensa de manera distinta: poner todos los impuestos dentro de un insumo inevitable, que es el gasoil. Esto ocasionaba muchas complejidades. Por ejemplo, estaba el gasoil que provenía de fuera de la frontera, lo cual hacía que un sector se viera particularmente privilegiado. Además, hay que tener en cuenta que el transporte consume el 90% del gasoil que se utiliza en el país. Hay un 10% que está vinculado al agro y a la industria. Por lo tanto, habría que

buscar medidas compensatorias para esos sectores por el mayor valor del precio del combustible. A su vez, dentro de ese 90%, hay otro tipo de transporte que no es precisamente el de carga, o sea los ómnibus urbanos, interdepartamentales, suburbanos, taxímetros, remises, etcétera. Para eso era necesario buscar medidas compensatorias para todos ellos, puesto que iban a tener que pagar un gasoil más caro y, en consecuencia, había que bajar alguno de los impuestos. Realmente era una situación muy compleja.

De manera que el propio sector del transporte -que había hecho este planteamiento con mucha fuerza- consideró que el camino que estábamos proponiendo era más razonable.

Por eso hablaba de competitividad por un lado, y de formalidad por el otro.

Por otra parte, el artículo 186 hace referencia al 183 y al 184, pero como se cambió la numeración, actualmente son los artículos 184 y 185.

SEÑOR MUJICA.- Existe un personaje que no ha sido contabilizado por el Ministerio y que, en general, no se cuenta en ningún lado. Es el hombre que acude a la autoexplotación y es capaz de hacer andar, contra pelo y marea, un camión porque lo mantiene, se tira abajo, anda por los cementerios y pelea con cubiertas viejas. ¡Claro, aparentemente, tiene mayores costos, pero lo que más pone es su empeño! Entonces, hace el milagro de cobrar más barato y andar con un vehículo. Eso jamás lo va a poder contabilizar la gran empresa. Esto se da en todos los órdenes de la economía. Probablemente, este tipo de decisiones los va a dejar fuera de concurso.

Desde el punto de vista global y social, en un país pequeño, con dificultades en la importación de capital, esa gente hace un milagro porque anda con máquinas que no son rentables para una empresa y produce un plus de uso de un capital largamente amortizado por la sociedad. Vaya a usted a una feria y mire la flota de camiones. Esos son prácticamente requeches de cementerio. Sin embargo, no son un peligro porque andan a tranco de jardinera y no chocan nunca; tienen el oficio. Allí hay una bajísima rentabilidad, pero cumplen un servicio social y utilizan materiales que, de otra manera, van al cementerio. El país los tira y después tiene que tener divisas para importar. Puede haber otras respuestas: el "leasing", importamos nuevos. ¡Fenómeno, todas soluciones nuevas! Pero todavía no somos primer mundo y tenemos muchos problemas.

Es difícil que estas cuestiones las pueda arreglar alguna legislación. Hay un profesor del sentido común, y a veces creo que hay que mirar para arriba.

SEÑOR MINISTRO.- Me doy cuenta de que el señor Senador Mujica se ha vuelto creyente.

SEÑOR ASTORI.- El profesor del sentido común está arriba.

SEÑOR MUJICA.- Cuando hablo de mirar para arriba, quiero decir no ver cosas que no debo ver.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa ruega a los señores Senadores no dialogar.

Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Efectivamente, es real lo que dice el señor Senador Mujica. Pero también creo que son otras situaciones.

En primer lugar, el universo al que hace referencia, fundamentalmente, es el de autotransporte. No vende servicios de transporte para terceros. En su gran mayoría transporta para sí mismo.

En segundo término, las unidades a las cuales hace referencia, normalmente, son de carga liviana, no pesada. Por lo tanto, cuando estamos hablando de 5.000 kilos determina otra condición. Varios de esos camiones a los que hace referencia el señor Senador Mujica hoy están habilitados con menos carga de las que tenían originalmente. Pero eso ocurre porque tienen cuarenta años arriba y la persona se autolimita en la capacidad de carga ya que, por ejemplo, lleva cajones de verdura de hojas a la feria. De manera que estos elementos no están afectados. Pero cuando hablamos de un camión de 5.000 kilos y de una circulación por rutas a velocidades importantes, hay un tema de seguridad trascendente de la población que comparte ese mismo espacio, ya sea en otros vehículos o como peatones.

En consecuencia, pienso que está contemplado el adecuado equilibrio entre la comprensión de realidades y el avance en la mejora de situaciones.

SEÑOR MUJICA.- Si usted se para frente a la Central Batlle y Ordóñez un rato, va a ver cantidad de grandes camiones que llevan contenedores, muchos de los cuales son viejos ómnibus "ACLO" adaptados, que frenan y andan bien. Tienen maravillosos mecánicos arriba, gente que los quiere y les tiene cariño. El camión es una parte subjetiva, es la prolongación. ¡Claro, tienen horas de mantenimiento que son increíbles! Y verá cómo de los montes los viejos "Leyland" salen cargados, a su tranco de 40 kilómetros. ¡Y son eficientes, porque hay alguien que se sobreexplota! Se trata de aquello viejo de "no venga a tasarme el campo". Con esto quiero decir que si usted me juzga la hora de trabajo como un empresario, me va a decir que estoy perdiendo plata, pero lo cierto es que con ello me gano la vida. Entonces, puedo pasar veinticuatro horas defendiendo esa idea. Sé que aunque discutamos toda la noche, no vamos a entendernos, no porque el señor Ministro no tenga razón; la tiene, pero yo también tengo razón.

(Hilaridad)

SEÑOR LARRAÑAGA.- Quiero plantear una cuestión de orden.

El profesor del sentido común del señor Senador Mujica, indica que, de acuerdo con el calendario –que de alguna forma se ha distribuido- y la expiración del plazo en Comisión y en el Plenario para el tratamiento del proyecto de ley de Presupuesto, si mantenemos esta agenda de trabajo de la Comisión hasta el martes 28, no vamos a tener Presupuesto. Esta es una preocupación que, de alguna forma, traslado al señor Presidente. Asimismo, formulo moción para que los distintos partidos, en conversaciones con el señor Presidente de la Comisión, procuren ajustar esta agenda de trabajo de manera de poder entrar a votar el articulado el

lunes de tarde o, en su defecto, el martes de mañana, porque entre la expiración del plazo en la Comisión y la del Plenario no puede haber tres días ya que para la elaboración del material correspondiente se necesita más tiempo.

Esta es la cuestión de orden que quería plantear, porque todo lo que se está hablando es muy lindo pero no vamos a tener el tiempo suficiente para la aprobación del proyecto en Comisión y en el Plenario de lo que queramos por Presupuesto los distintos partidos representados en este Senado.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa entiende que se trata de una moción de orden, por lo que hay que darle preferente atención. Dicha moción comprende la iniciativa de designar a un Senador por cada sector para que, junto con la Presidencia, podamos elaborar una agenda de trabajo más ajustada.

Se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

- 13 en 13. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

La Mesa reitera la exhortación que ya ha formulado en más de una oportunidad, en el sentido de tratar de acelerar el trabajo por cuanto, de lo contrario, no vamos a poder completarlo. Aclaro que la Mesa prefiere ser criticada por su exceso de paciencia y no porque coarta el uso de la palabra. Ruego, pues, una vez más a los señores Senadores que tengan en cuenta la escasez de tiempo y, entonces, tratemos de terminar en el día de hoy la consideración del Inciso 10 y, al mismo tiempo, coordinar la agenda para acelerar los trabajos en los días siguientes.

SEÑOR ASTORI.- Mi planteo refiere a algo que está implícito pero me gustaría explicitarlo, en coincidencia con la propuesta del señor Senador Larrañaga.

Creo que la Comisión debería comenzar ya a trabajar en régimen de tiempo completo. De acuerdo con mi experiencia presupuestal, nunca habíamos demorado tanto en trabajar en régimen de timpo completo. Me parece que deberíamos hacerlo ya a partir, si no del lunes, por lo menos del martes y, naturalmente, dedicar todos los viernes y quizá los fines de semana. Tendremos que trabajar en ese régimen porque no sólo juega la fecha en que comencemos la votación y la definición, sino las horas que dediquemos a este complejo proyecto que, por si fuera poco, se ha complicado mucho más con el Mensaje Complementario.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa quiere aclarar que el régimen de trabajo fue dispuesto por el Cuerpo y, naturalmente, hemos estado a lo que aquí se había resuelto.

En la línea, entonces, de procurar acelerar el trabajo se sugiere que la presentación de los eventuales artículos aditivos fuera anticipada de manera de ir ordenándolos.

SEÑOR MICHELINI.- Quedan algunos artículos que el señor Ministro va a comentar, pero no quisiera que pasara el tiempo y no fuera tenido en cuenta lo siguiente.

El viernes pasado la Subcomisión de Audiencias recibió una delegación muy numerosa del departamento de Río Negro, vinculada al tema del Puerto de Fray Bentos. En su oportunidad, en el seno de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, el señor Ministro comentó, con lujo de detalles, todo lo referente a dicho puerto y a algunos nuevos que habrá en ese departamento.

En virtud de que existe una discusión no dilucidada, porque ya hay un préstamo y están avanzados los aspectos de las obras que se van a hacer en dicho puerto, pienso que debería haber un artículo en el proyecto de ley de Presupuesto que determinara, de conferirse o hacerse esos trabajos, quién paga ese crédito que ya estaría otorgado.

Vuelvo a decir que todavía puede haber una serie de incertidumbres a despejar, pero parecería claro, si hay voluntad respecto al tema de sacar la madera y si se termina de clarificar qué sucede con el resto de los puertos del departamento, que hubiera una norma en este proyecto de ley que clarificara quién va a pagar ese préstamo, esto es, si lo haría el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o la Administración Nacional de Puertos. A esos efectos, si no hubiera opinión contraria del Ministerio, nos gustaría que el señor Ministro nos alcanzara una redacción que contemplara todos estos aspectos, incluso teniendo todavía las incertidumbres que hasta hoy no estuvieran despejadas para que luego no hubiera ningún impedimento legal para concretar dichas obras.

Esta es nuestra inquietud. No quisiéramos que se terminara el comentario de los artículos y no hubiera el quórum correspondiente para explicitarla, porque la Subcomisión estuvo de acuerdo en que se planteara cuando el señor Ministro concurriera a este ámbito.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación a ese tema, es verdad que en el seno de la Comisión de Transporte y Obras Públicas comentamos que la idea era realizar esa obra con un enfoque distinto al que se había manejado para el Plan Forestal, que estaba muy vinculado a un monoproducto. Hoy en día hay otras ofertas, que determinan que ese puerto hay que pensarlo con una orientación distinta y que no solamente va a mover madera, a fin de que no le suceda lo mismo que en cuatro oportunidades anteriores, en que primero movía carne; cuando dejó de hacerlo, movió graneles; cuando dejó de hacerlo, movió madera, dejando también de hacer esto último. Se trata de que pueda mover lo que sea hacia delante.

El otro tema, es quién va a pagarlo. La verdad es que ese es un puerto de propiedad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que delega su administración en la Administración Nacional de Puertos. Por tanto, si ésta es la que va a recibir los ingresos, es razonable que también atienda las inversiones, dado que la inicial la hizo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con sus propios ingresos.

De todas formas, hay un préstamo ya contratado, y las obligaciones de caja son mucho menores porque se trata solamente las de la contrapartida local, dado que la otra parte tiene el financiamiento externo.

O sea que haremos llegar una redacción que contemple la situación para que no haya ningún tipo de dudas sobre el asunto.

Seguidamente, pasamos a la consideración de los artículos 189, 190 y 191, que son muy sencillos y que fueron incorporados en ocasión del tratamiento del proyecto de ley de Presupuesto en la Cámara de Representantes.

El artículo 189 tiene relación con la situación que se da cuando el Estado por alguna razón establece garantías mínimas. ¿Cuál es la situación? Se debe hacer una previsión presupuestal en el régimen actual, que después resulta que no se usa, porque se logró superar el mínimo, y por lo tanto no hay necesidad de recurrir a esa garantía. Lo que estamos planteando es que esas garantías no sean más que una previsión que está latente y que no afecten, por ejemplo, los topes presupuestales. Estas erogaciones, por garantías del Ministerio a la empresa contratante del servicio, restan fondos a las inversiones del inciso. Siendo este un gasto de funcionamiento y eventual, sólo se produce en el caso de que los usuarios no concurran a hacer efectivo el servicio. Este puede ser el caso de la inspección técnica vehicular, que es una licitación de hace varios años, donde se establece una cantidad mínima de camiones que van a pasar cada año. Si no se llega a esa cantidad, el Estado tiene que pagar. La verdad es que en todos estos años se ha llegado a esa cifra, pero igualmente hubo que hacer una reserva de dinero para el eventual pago de esa garantía. Cuando llega fin de año, resulta que esa cantidad de dinero quedó reservada, restando una cantidad de recursos para inversiones. Lo que estamos planteando aquí es que cuando se trata de garantías, no se tenga el mismo tratamiento que otro tipo de inversiones que van a tener que pagarse de cualquier forma. En el caso que estamos considerando se paga eventualmente y, además, se trata de un gasto de funcionamiento.

El artículo 190 está relacionado con el Fondo que tiene el órgano de control de la doble vía de Punta del Este, sobre el cual nos pareció correcto solicitar autorización para que se pudiera destinar al fortalecimiento institucional y a estudios de preinversión e inversión en la zona de influencia de la concesión. Se suponía que esto iba a atender el pago de salarios del personal durante todos estos años, pero realmente se hizo con gente del propio Ministerio, por lo que no fue necesario utilizarlo y quedó disponible. Por lo tanto, ahora solicitamos autorización para poderlo asignar de acuerdo a lo establecido.

SEÑORA ARISMENDI.- Quisiera hacer una pregunta sobre este artículo y si el Ministro lo encuentra conveniente, nos puede remitir a la planilla correspondiente. Me gustaría saber de qué estamos hablando cuando se refiere a saldos acumulados y qué significa el estudio de fortalecimiento institucional y proyecto de preinversión e inversión en la zona de influencia de la concesión.

SEÑOR MINISTRO.- Estamos hablando de U$S 180.000, más o menos. Además, cuando se realizan concesiones y proyectos, sería bueno poder ver los próximos 10 ó 20 años, porque muchas veces determinadas situaciones no son previsibles. A modo de ejemplo, puedo decir que era muy difícil prever al momento de la licitación de la Ruta Interbalnearia que la gente iba a preferir, para no pagar el peaje de El Pinar, dar la vuelta por Pando y usar la Ruta 87, que hasta ese momento no tenía prácticamente tráfico. Entonces, hoy es necesario –y eso estaba claramente fuera del objeto de la concesión- realizar un proyecto en ese lugar. Este es un caso concreto –y podemos poner otros ejemplos- en que esto se puede aplicar.

El artículo 191 está vinculado con la concesión de edificios públicos. Aquí lo que se busca es encontrar mecanismos de inversión privada, que utilizando infraestructura edilicia ociosa o no terminada propiedad del Estado, obtengan rentabilidad de activos ociosos. El mecanismo de la concesión es especialmente apto para este fin. En este artículo estamos tratando de superar alguna dificultad que se planteó en cierto momento y, particularmente, con el edificio del Palacio de Justicia, en donde el hecho de no tener una norma que explícitamente estableciera esta situación para edificios públicos, hacía que, en el caso de recorrerse un camino de esta naturaleza, pudiera haber algún tipo de observación. Entonces, esta disposición plantea la posibilidad de tener la facultad de hacer este tipo de obra pública. Esto no tiene relación con la concesión de obra pública -porque el decreto-ley a este respecto, habilita cualquier situación- sino con el objeto, que son los edificios públicos.

El artículo 192 trata de la publicación de expropiaciones. Se busca acortar a un día el término de la publicación, lo que consecuentemente significa un ahorro económico y de tiempo. Considero que este es un tema bastante opinable, pero creemos que nadie lee la publicación a la cual estamos obligados, por lo que publicarla más días, significa más costo y no brinda mayores garantías. Entendemos que esta iniciativa representa un ahorro significativo.

A continuación vienen los artículos 193 y 194, a los cuales ya hicimos referencia y luego pasaríamos a los que fueron incorporados en la Cámara de Representantes, que son los artículos 195, 196 y 197.

SEÑOR HEBER.- Quisiera realizar algunos planteos, sobre todo con respecto al artículo 191. El señor Ministro manifestó que la única novedad está relacionada con el tema de poder concesionar las obras en los edificios públicos y puso el ejemplo del Palacio de Justicia.

Si bien no hemos recibido el informe de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, hemos visto que en el plan de obras, en términos generales, hay pocas concesiones y no se plantea, con alguna imaginación, ahorros en materia de obras públicas. Seguramente analizaremos este tema cuando concurra la Comisión.

Este artículo me da la oportunidad de hablar con el señor Ministro sobre uno de los asuntos que todavía no se ha dilucidado, sobre el cual creo que el Ministerio tiene alguna observación del Tribunal de Cuentas. Me refiero al peaje de Florida. En momentos en que el Ministro hizo la concesión de los peajes a los funcionarios, habíamos visto como una buena noticia la forma de desprenderse de este tema, en virtud de que se hacía una reducción del personal y ellos terminaban siendo empresarios del propio servicio que de alguna manera cobraban por medio de esta licitación. Ahora me enteré que los funcionarios no dejaron de ser tales y los que en realidad ganaron la licitación son los familiares, los funcionarios. Confieso que no tengo esa información en forma correcta, por lo que solicito al señor Ministro que nos la aclare. En realidad, veíamos esto como una forma de dar oportunidades, ya que cuando esto se anunció pensamos que, en lugar de despedir gente, se trataba de asignarles otro rol y que se transformaran en empresarios del propio servicio. En aquel momento nos pareció una gran idea, pero resulta que no es tan así la forma en que esto se instrumentó.

Por este motivo, reitero, me gustaría contar con mayor información y saber cuáles son las observaciones del Tribunal en esta materia respecto al peaje.

SEÑOR MINISTRO.- El tema viene a colación del artículo que refiere a concesiones de edificios públicos. De todas formas, a efectos de aclararle el punto al señor Senador Heber, debemos decir que los funcionarios que se presentaron a la licitación y que, integrados en una empresa, la ganaron, son los que trabajaron durante todo ese tiempo y antes de la firma del contrato, dejaron de

ser funcionarios públicos. Por lo tanto, todo lo que se ha dicho por ahí no es correcto. Incluso, el decreto reglamentario de la reforma del Estado establecía que debían dejar de ser funcionarios antes de empezar la ejecución del contrato. Por nuestra parte, fuimos más realistas que lo que la ley establecía y determinamos que fuera antes de la firma del contrato. Lo que se nos reprochaba es que hayan sido funcionarios al momento de la adjudicación de la licitación y, expresamente, la Ley de Presupuesto, en su artículo 13, segundo párrafo, excepcionaba a los funcionarios que estuvieran en el sistema de reconversión laboral, de cumplir con lo dispuesto por el artículo 43 del TOCAF, que el que inhibe a los funcionarios públicos a presentarse a una licitación. Creo que el punto queda aclarado.

En relación con el otro tema de las pocas concesiones, tengo que hacer una confesión. Creo que se otorgaron todas las que pudimos y, además, habilitamos un mecanismo de concesión de obra pública por iniciativa privada y la mayor frustración que tenemos es que no hay iniciativas privadas que se hayan presentado. Quiere decir que el mecanismo está previsto, es importante, e incluso a dado resultados en muchos lugares. Por ejemplo, en Paraguay –no es un lugar que tenga un mercado atractivo- con ese mecanismo se ha hecho la pavimentación de piedra prácticamente en todos los barrios de Asunción.

Por otro lado, no debemos pensar que nuestro mercado nos habilita a concesionar todo. Concesión va a haber en la medida en que haya rentabilidad. Por lo tanto, ¿qué es lo que tenemos? La primera concesión es la que podríamos llamar "concesión feroz", en la que decimos: "Señor, usted ocúpese de todo, dé un fantástico resultado y pague por todo." Esos son los casos menos frecuentes.

Después, comenzamos con concesiones donde buscamos cotas de riesgo porque, en definitiva, es mejor que la obra esté concesionada a que el Estado tenga que tomar a su cargo la totalidad de los servicios que, de otra forma, tendría que brindar.

De esta forma vamos bajando hasta que en determinado momento, realmente, los favores de la concesión –pensemos, por ejemplo, en concesionar un servicio de caminería rural- no tendrían sentido. Hablamos de concesionar; otra cosa será contratar y hacerlo por administración o por contrato.

Quiere decir que aquí estamos tratando de habilitar una vía para el concepto "edificio público". Concretamente, con el Palacio de Justicia nos enfrentamos con ese problema, al igual que en otras situaciones que, si se estima del caso, el doctor Goldberg podría explicar.

Ahora pasaríamos a los artículos que fueron incorporados por la Cámara de Representantes. En ese ámbito se agregó el artículo 195 que estableció destinar $ 820.000 para el estudio de factibilidad de la explotación de los recursos geológicos del departamento de Rocha. Realmente, entendemos que esto no debería estar incluido en nuestra Cartera, ni afectar nuestro presupuesto. Pensamos que el tema de los recursos geológicos depende claramente de la DINAMIGE, que está en la órbita del Ministerio de Industria, Energía y Minería, fundamentalmente en la medida en que estamos hablando del recurso geológico. De todos modos, no tenemos inconveniente en mantener esto dentro del Inciso y tomar para nosotros esa responsabilidad.

En el siguiente artículo, que es el 196, se comete al Poder Ejecutivo la realización de un estudio de factibilidad para un nuevo puente sobre el Arroyo de las Vacas -Departamento de Colonia- a efectos de que mejore las condiciones de la salida de Carmelo, respecto de lo cual tampoco tenemos inconveniente. El análisis de la factibilidad de ese puente es un tema que ya teníamos previsto dentro de nuestro programa.

El artículo 197 comete al Poder Ejecutivo la realización de un estudio de factibilidad para la construcción y culminación de un puente sobre el Río Cebollatí que comunique el departamento de Rocha y el departamento de Treinta y Tres. En este caso tampoco tenemos inconveniente en hacer el estudio, en virtud de que la Cámara de Representantes así lo dispuso.

SEÑOR HEBER.- En el Mensaje Complementario se declara que estos artículos son inconvenientes pero, en lo personal, me gusta más la opinión del señor Ministro, quien los acepta. Quizás tengamos que ver un poco más el tema de los recursos geológicos del departamento de Rocha, a efectos de evitar darle una misión que quizás no esté dentro de esta Cartera. Sin perjuicio de ello, son parte de los entendimientos a que se llegó en la Cámara de Representantes.

Deseaba aprovechar esta instancia para plantear una pregunta al señor Ministro. En el marco del artículo 298 de la Constitución de la República y en función de los gastos que están previstos para las Intendencias, afectando un poco los recursos en este sentido, quisiera saber si tenemos algún margen -dentro de lo que se ha votado en la Cámara de Representantes- para darle destino a algunas obras que en el interior se han solicitado. En una palabra, queremos saber si esto es factible.

Concretamente, tenemos algunos planteos de varios departamentos, por lo que en el marco del artículo 298 y de los dineros que ahí se afectan o se destinan –por supuesto, que estos recursos están dentro del Plan de Obras-, quizás, de alguna manera, se podría cumplir con algunas obras que están directamente alineadas, por ejemplo, con los gastos que el señor Ministro compromete para la canalización del Arroyo Conventos en Melo. De pronto, podríamos tener algunas otras obras de este tipo; es más, con el señor Senador Riesgo tenemos algunas ideas en cuanto a encontrar recursos para ayudar a la Intendencia Municipal de Rivera en una obra que es vital. Lamentablemente, hoy en día, por carecer de ella se está enfermando gran parte de la población, debido al estancamiento del río.

En consecuencia, sin entrar a la obra en sí y a los montos sobre los cuales podríamos conversar en otro ámbito con el señor Ministro, tenemos idea de hacer este tipo de planteamientos que afectan, de alguna manera, lo que ya por presupuesto, por la Cámara de Representantes y por el artículo 298, se vienen estableciendo partidas al respecto.

Simplemente, queríamos escuchar algún comentario del señor Ministro, aunque este punto se trataría en acuerdo con él.

SEÑOR MINISTRO.- Diría que, en primer lugar, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es netamente un inversor del interior del país, porque sus cometidos se concentran allí. En Montevideo solamente atiende los temas vinculados a los accesos portuarios o las grandes vías de acceso que realmente son muy costosas al momento de construirlas. Por lo tanto, se trata de un Ministerio que invierte en el interior. Evidentemente, con un presupuesto de cincuenta millones menos que el planteamiento presupuestal de los últimos años, la estrictez es mucho mayor. Ante esto, podría preguntarse qué es lo que hemos mantenido. Una de nuestras metas fue que la red vial nacional–que es uno de los temas más importantes- no empeorara. Realmente, hubiéramos preferido poder mejorarla, pero somos conscientes de la actual coyuntura en la que vivimos. En consecuencia, muchas de las obras que

durante estos años estuvimos realizando en apoyo a los Gobiernos departamentales, seguramente no los vamos a poder hacer. De todas formas, mantuvimos U$S 11:000.000 destinados al apoyo de dichos Gobiernos, que están contemplados dentro del Presupuesto. Quiere decir, insisto, que más allá de la ajustada situación en que nos encontramos, hemos destinado esa suma para invertir en el interior. Incluso, las discusiones que tenemos con los intendentes versan sobre si debemos hacer borrón y cuenta nueva en virtud de que hay nuevas autoridades o si mantenemos el mérito institucional de las intendencias pasadas, dado que el contrato que tenemos es un convenio por el cual aquel que cumple con más porcentaje de lo que estaba previsto, tiene como premio al año siguiente mayor cantidad de kilómetros, que recibe de aquellos que pierde la Intendencia que realizó menos.

Por otro lado, quiero señalar que sin que el Plan de Obras Públicas lo hayan hecho los Intendentes -no creo que nadie considere eso- en general las obras que hemos identificado -no sé si en la totalidad de los departamentos, pero me animaría a decir que sí en la gran mayoría de ellos- son coincidentes con las prioridades de las Intendencias, que en definitiva no son muy distintas a las de un año atrás. Obviamente, si me pongo en el rol de Intendente y ya sé que todo esto figura en el presupuesto de Obras Públicas, también pediré otra obra que no figure allí para que la financie el Ministerio. Probablemente, esas sean aquellas en las que vamos a tener dificultades. En estos años realmente hicimos muchas obras de ese tipo en todas las Intendencias, sin excepción.

SEÑOR MUJICA.- En el Mensaje Complementario aparece el pedido de habilitación de un conjunto de puertos, con algunas variables a las que se habían solicitado antes. Le queremos trasmitir al señor Ministro una preocupación no sólo como Senador, sino en nuestra calidad de vecino. Tiempo atrás, misteriosamente alguien comenzó a comprar chacras y más chacras entre Camino de la Capilla y Tomkinson, allí donde hay varias plantas de depósito de contenedores. Ahora esas compras aparecen vinculadas a un proyecto de puerto como lugar de descarga, que eventualmente estaría conectado con el futuro puerto o muelle del Frigorífico Nacional. Las compras se hicieron mucho antes de la solicitud de habilitación, que es un trámite complejo porque también hace a la Intendencia Municipal de Montevideo. Realmente, los vecinos quedamos bastante frustrados y quienes vendieron sus chacritas –paisanos fundidos- han visto que esto se ha transformado en un formidable negocio especulativo por cómo se dieron las cosas.

El señor Ministro ha hablado mucho del Puerto de Montevideo y todos sabemos el atolladero que tiene, la limitación de superficie que posee, etcétera. Nos preguntamos si será posible que se instale otro puerto en Montevideo, en un país que necesita descentralización. ¿Esa será una de las prioridades? Sé que nos estamos saliendo un poco del asunto, pero por lo menos me gustaría que se dijeran cuatro palabras. Este tema nos va a preocupar mucho por lo que ha pasado en la zona donde teníamos una habilitación para defenderla como área rural y que ahora por lo visto no corre más.

Sinceramente, soy hincha a muerte del Puerto de Río Negro, porque creo que el país necesita puertos pero, a mi juicio, estos tienen mucho que ver con la política de descentralización, a la corta o a la larga. Aunque soy montevideano, estoy acá y todo lo que quieran, tengo que mirar por el país; no me gustaría que hiciéramos un amontonadero de troncos en el sur y que nos queden por el camino otras prioridades.

En síntesis, más que la información concreta me gustaría conocer su filosofía general sobre este tema, ya que aquella se va a ir desentrañando; de eso estoy seguro.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación al tema concreto de la localización a la que hace referencia el señor Senador, debo decir que el Puerto de Montevideo va desde Punta Yeguas hasta Punta Carretas. En consecuencia, la localización a la que se alude estaría dentro del Puerto de Montevideo. Por lo tanto, en ese caso rige lo que es la normativa del Puerto de Montevideo establecida en la Ley de Puertos y en el decreto reglamentario. Aquí también se da una situación particular porque todos recordarán que esto fue producto de una venta de un remate judicial donde en el propio edicto se establecía la posibilidad a texto expreso de que quien comprara tuviera derecho a ser concesionario de un muelle. Por lo tanto, allí tenemos un acto judicial que establece esa posibilidad. Naturalmente, lo tendrá que hacer en las condiciones que el Poder Ejecutivo se lo requiera pero, de todos modos, insisto, ya hay un acto judicial que le da derecho al propietario.

En lo que tiene que ver con el tema de la filosofía, diría que es un asunto muy extenso. Creo que tenemos que pensar de la siguiente manera: tanto desarrollo portuario privado como sea posible y tanto estatal como necesario. Creo que por ahí anda la definición. Considero que el Puerto de La Paloma habría que desarrollarlo para tener un frente oceánico de manera de ganarle al resto de la Cuenca del Plata, para ponerse más cerca del agua profunda y tener menos días de navegación. Me parece que mientas no tengamos un puerto oceánico, seguramente el más oceánico de todos sea el de Montevideo, el que deberemos apuntalar en los distintos elementos y estar muy atentos en cuanto a la competencia con los otros puertos. No cabe ninguna duda que Nueva Palmira tiene una localización muy especial, puesto que es donde pueden llegar barcazas fluviales y salir buques. Eso es lo que justifica un dragado a mayor profundidad que la natural del canal de acceso, y esto tiene su propio mercado. En la medida en que vamos hacia el norte nos encontramos con otros puertos importantes, como Fray Bentos o Paysandú, actualmente muy vinculados al tema de la madera, pero también aparecen inversiones privadas en los puertos de M'Bopicuá y Laureles, por lo que en ese caso sería favorable que si la madera puede salir por estos últimos puertos, lo haga por allí para no introducirla en la ciudad de Fray Bentos. De esta forma, se pensaría en el puerto de Fray Bentos con una dimensión distinta, ya que tiene un acceso fluvial bastante bueno y cuenta con la posibilidad de llegar, con relativa facilidad, a un calado de 28 pies –en la actualidad cuenta con 21 pies y a corto plazo alcanzará los 23 pies-, con acceso ferroviario, cruce internacional, sistema carretero y sistema hidroviario. Me parece que el desarrollo portuario del litoral es francamente positivo y no veo nada de lo que se pueda decir que esté salido de madre.

Por otro lado, pensamos en La Charqueada y nos preguntamos por qué paseamos el arroz por todo el país para después mandarlo al Brasil y no usamos la posibilidad de navegar el Cebollatí, la Laguna Merín, el Canal de San Gonzalo y llegar a Camacuá o a Pelotas en forma mucho más sencilla.

Diría que no se trata de una situación que en algún momento podría haberse catalogado como "puertitis", estimo que no es así, que cada uno tiene su mercado y habrá que ver que muchos de esos emprendimientos efectivamente se concreten, porque proyectos siempre hay, pero no sucede lo mismo con las posibilidades de concreción.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Entre los departamentos ribereños hay uno que llama la atención, porque parece ser la cenicienta portuaria, y es Canelones. Me refiero a los puertos deportivos, etcétera. En el pedido de habilitación que aquí consta hay puertos de diversa índole en casi todos los departamentos, que muy bien sé que se trata de proyectos que atiende el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Quisiera preguntar al señor Ministro, qué pasa en Canelones, con las desembocaduras de sus

arroyos, en Atlántida y, en la desembocadura del Arroyo Pando y sus problemas. Tengamos en cuenta que es uno de los departamentos que tiene más kilómetros de costa sobre el Río de la Plata.

SEÑOR MINISTRO.- La filosofía del tema de los puertos deportivos es que –salvo que uno vaya a cumplir un papel promotor- debería asistirse por el sistema de los precios. Me parece que tenemos que apuntar a eso; las situaciones que ya existen trataremos de mejorarlas y, las que aún no están, trataremos de que nazcan con cierta autosuficiencia. Tengamos en cuenta que después, en cada puerto, hay que hacer dragados y conservación, pero resulta que no aparecen las voluntades para pagar por esos conceptos y, seguramente, salen de los mismos recursos del Estado. La verdad es que, al momento de fijar prioridades, creo que hay otras, inclusive, dentro de nuestra propia área de competencia y ni qué hablar cuando miramos todo el país. Entiendo que esos puertos están comprendidos en los típicos casos para ser encarados con obras por convenio, donde la sociedad que está interesada en hacer ese tipo de emprendimiento debe poner una parte importante. Por ejemplo, si le pedimos a un club que luego prestará las instalaciones para un gimnasio, una escuela o un liceo, con más razón deberemos pedirle a los interesados en tener embarcaciones de distinto tipo. En función de ellas dependerá si se hace una rampa de bajada y un espejo de agua con algún borneo, lo que podrá ser una obra accesible pero, si se quiere llegar con una embarcación de dos palos, que se pague por ello. Entiendo que debe ser una política razonable. La situación que hemos tenido en estos años, donde muchos puertos dan servicio a seis, siete u ocho buques, mejor dicho, "barquitos", con costos del orden de los U$S 70.000 u U$S 80.000 anuales de subsidio, demuestra que, en realidad, hay muchos U$S 10.000 per cápita para subsidiar otros asuntos, antes que estos.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro y el señor Subsecretario han agotado el análisis del articulado del Inciso 10, por lo que agradecemos su presencia.

La Mesa desea dar cuenta de que, como consecuencia de la moción de orden para agendar los días venideros, tiene un borrador que será oportunamente distribuido entre los señores Senadores. Asimismo, desea anunciar que para el próximo lunes, a partir de las 14 horas, se recibirá a los Organismos de ANEP, Poder Judicial e INAME en un orden que trataremos de combinar con ellos, a fin de agotar las visitas de los diferentes Incisos. De esta manera, a partir del martes 28 de noviembre, entre las 14 y 20 horas, se dará comienzo al análisis de los artículos y a la votación correspondiente.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 19 y 31 minutos)